



OPINIA NR 02/2012

EUROPEJSKIEJ AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO

z dnia 16 kwietnia 2012 r.

**do rozporządzenia Komisji określającego przepisy wykonawcze dla operacji
lotniczych**

„Operacje lotnicze – OPS (Część SPO)”

Spis treści

Streszczenie	5
Wstęp	6
I. Informacje ogólne	6
II. Zakres opinii	6
III. Konsultacje	7
IV. Konwencja dotycząca numerowania przepisów	9
Rozporządzenie ramowe w zakresie operacji lotniczych.....	11
I. Zakres	11
II. Przegląd reakcji	11
III. Wyjaśnienia	11
Załącznik VIII – Część SPO	13
I. Zakres	13
II. Od prac lotniczych do operacji specjalistycznych.....	15
III. Czynności objęte częścią SPO	15
IV. Specjalny charakter operacji specjalistycznych	17
V. Konkretne reakcje i najważniejsze zmiany	20

Streszczenie

Niniejsza opinia zawiera następujące dokumenty:

- poprawka do rozporządzenia ramowego w zakresie operacji lotniczych, zawierająca zmiany do załącznika I – definicje;
- załącznik VIII – część SPO, wymogi techniczne dla operacji specjalistycznych (zarobkowych i niezarobkowych) wykonywanych przy użyciu samolotów, śmigłowców, szybowców, balonów.

Niniejsze wymagania opracowano na podstawie następujących założeń:

- utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa;
- zapewnienie proporcjonalnych zasad;
- zagwarantowanie elastyczności i sprawności operatorom i organom.

Niniejsza opinia jest wynikiem wielostronnego procesu konsultacyjnego przeprowadzonego z udziałem organów, stowarzyszeń, operatorów oraz ekspertów lotniczych.

Opinia dotycząca pozostałych sekcji załącznika IV – część CAT dla szybowców i balonów, a także lotów z A do A wykonywanych z użyciem samolotów i śmigłowców zostanie opublikowana w późniejszym terminie.

Wstęp

I. Informacje ogólne

1. Rozporządzenie (WE) nr 216/2008¹ Parlamentu Europejskiego i Rady (zwane dalej „rozporządzeniem podstawowym”) zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009² tworzy najważniejsze i najbardziej kompletne ramy dla określania i wdrażania ujednoczonych wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego.
2. Celem niniejszej opinii jest wsparcie Komisji Europejskiej w przygotowaniu przepisów wykonawczych dla operacji lotniczych.
3. Opinia została przyjęta zgodnie z procedurą określoną przez Zarząd Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Agencji)³, zgodnie z postanowieniami art. 19 rozporządzenia podstawowego.

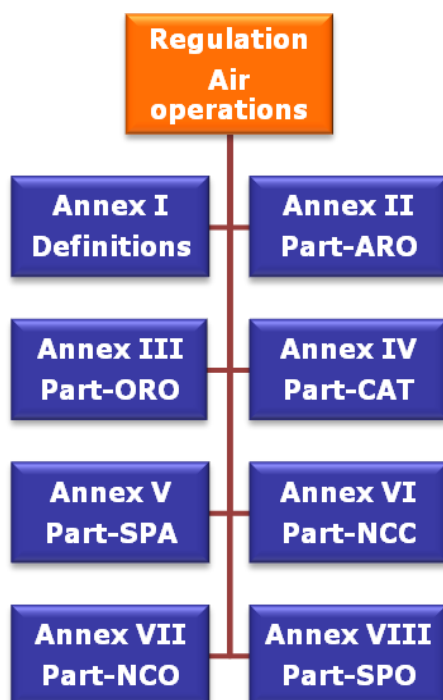
II. Zakres opinii

4. Niniejsza opinia składa się z następujących dokumentów:
 - poprawka do rozporządzenia ramowego w zakresie operacji lotniczych, zawierająca zmiany do załącznika I – definicje;
 - załącznik VIII – Część SPO, wymogi techniczne dla operacji specjalistycznych (zarobkowych i niezarobkowych) wykonywanych przy użyciu samolotów, śmigłowców, szybowców, balonów.
5. Dokumenty niniejszej opinii przygotowano w oparciu o poprawioną strukturę przepisów, zgodnie z propozycją Komisji Europejskiej i Agencji z kwietnia 2011 r. Poniższa tabela przedstawia przegląd załączników do rozporządzenia dotyczącego operacji lotniczych.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE. *Dz.U. L 79 z 19.03.2008, s. 1-49.*

² Rozporządzenie (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w sprawie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym oraz służb żeglugi powietrznej oraz uchylające dyrektywę 2006/33/WE. *Dz.U. L 309 z 24.11.2009, s. 51-70.*

³ Decyzja Zarządu dotycząca procedury, która zostanie zastosowana przez Agencję do wydawania opinii, wymagań dot. certyfikatów oraz wytycznych (procedura tworzenia przepisów). EASA MB 08-2007, 13.06.2007 r.

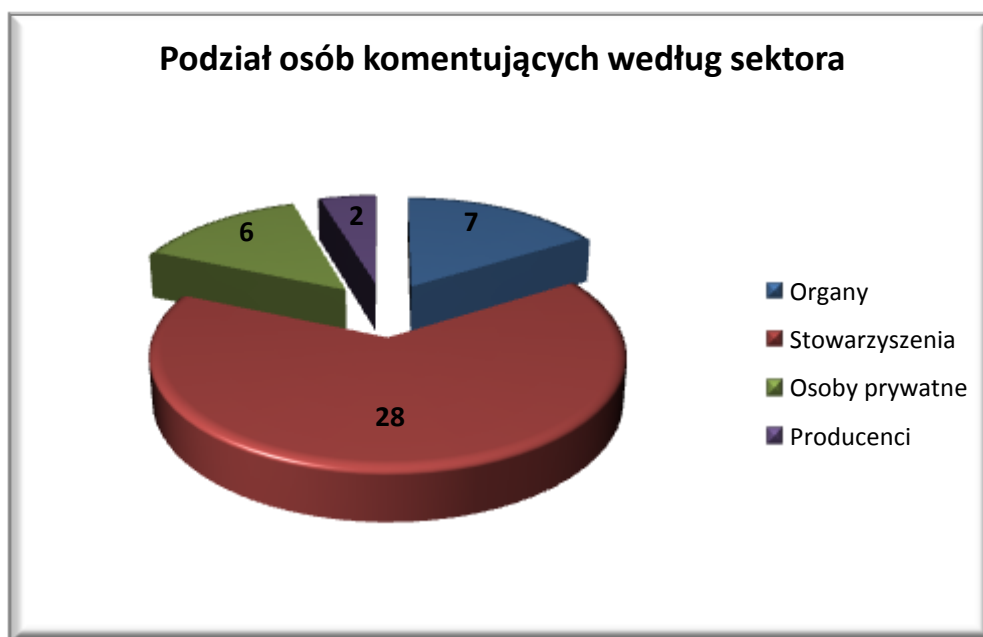
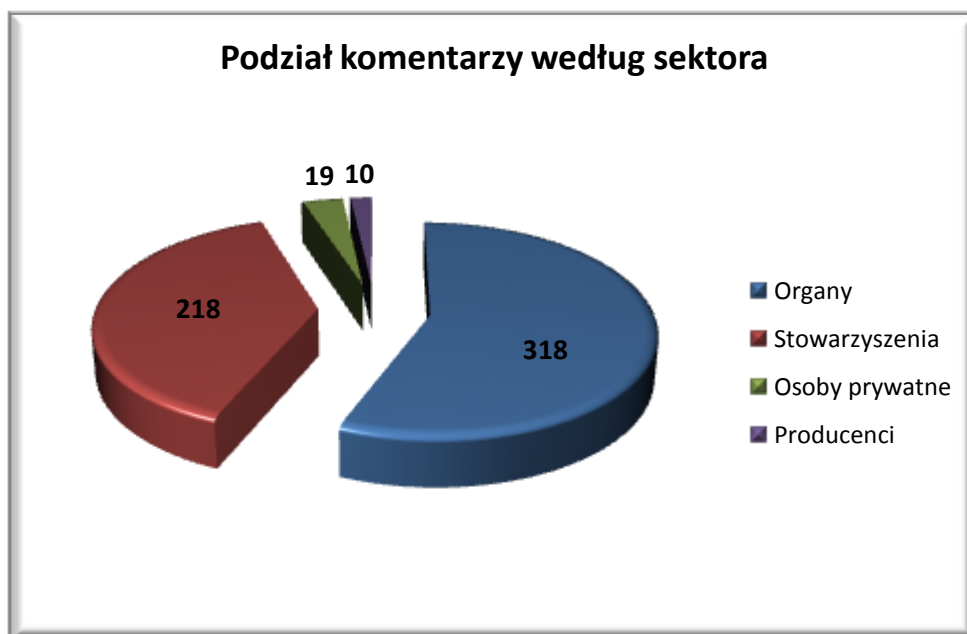
Rysunek 1. Załączniki do rozporządzenia w sprawie operacji lotniczych

III. Konsultacje

6. Niniejszą opinię sporządzono w oparciu o zawiadomienie NPA 2009–02 zawierające propozycje wstępne dotyczące przepisów wykonawczych (IR) oraz powiązanych akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (AMC) oraz wytycznych (GM) dla operacji lotniczych.
 - Etap konsultacji NPA
7. Zawiadomienie NPA 2009–02 opublikowano na stronie internetowej EASA (<http://www.easa.europa.eu>) w dniu 30 stycznia 2009 r. Okres konsultacji skończył się dnia 31 lipca 2009 r. W sumie Agencja otrzymała 13 775 komentarzy, z których około 350 dotyczyło zakresu niniejszej opinii.
 - Etap konsultacji CRD (dokumentu reakcji na uwagi)
8. Streszczenie komentarzy, powiązane odpowiedzi na te komentarze oraz proponowany poprawiony tekst przepisów omówiono szczegółowo w poniższych czterech grupach rewizyjnych ds. tworzenia przepisów (RG):
 - RG01 (CAT) – skupiająca się na przepisach dotyczących operacji w zarobkowym transporcie lotniczym;
 - RG02 (SPO) – skupiająca się na przepisach dotyczących operacji specjalistycznych;
 - RG03 (NCC) – skupiająca się na przepisach dotyczących niezarobkowych operacji lotniczych realizowanych skomplikowanymi technicznie statkami powietrznymi z napędem silnikowym oraz

- RG04 (NCO) – skupiająca się na przepisach dotyczących niezarobkowych operacji lotniczych realizowanych statkami powietrznymi innymi niż skomplikowane technicznie statki powietrzne z napędem silnikowym.
9. Projekt tekstu dokumentu reakcji na uwagi (CRD) w części SPO przejrzała grupa RG02.
 10. Przed opublikowaniem CRD Agencja przeprowadziła również sprawdzenie spójności z innymi częściami (część CAT oraz części NCC i NCO).
 11. Na podstawie wielostronnych konsultacji z organami, stowarzyszeniami oraz operatorami w dniu 27 września 2011 r. Agencja opublikowała dokument reakcji na uwagi CRD OPS III. Okres zgłaszania reakcji zakończył się dnia 31 stycznia 2012 r.
 - Spotkanie z członkami grup rewizyjnych oraz konferencja online
 12. W dniach 23-24 listopada 2011 r. na etapie konsultacji Agencja zorganizowała dodatkowe spotkanie z członkami grupy RG02 (SPO) w celu omówienia publikowanego tekstu CRD. Spotkanie umożliwiło poprawienie tekstu CRD i osiągnięcie ogólnego konsensusu. Do najważniejszych omówionych zagadnień należały kryteria osiągnięć dla śmigłowców, a także dwie standardowe procedury operacyjne (SOP) dla lotów śmigłowcowych z ładunkiem podwieszonym (HESLO) i osobą podwieszoną (HEC).
 13. Oprócz spotkania z członkami grupy rewizyjnej Agencja odbyła w dniu 29 listopada 2011 r. publiczną konferencję online w celu przedstawienia CRD oraz wymiany uwag i informacji na temat części SPO. Uzyskane opinie były pozytywne.
 - Reakcje na CRD
 14. Agencja otrzymała reakcje na CRD od 43 podmiotów, w tym od organów krajowych, producentów, stowarzyszeń oraz osób prywatnych. Łącznie otrzymano około 560 komentarzy, z czego 15% powtarzało się.

Rysunki poniżej przedstawiają przegląd przesłanych reakcji.

Rysunek 2. Przegląd osób komentujących, które przesłały reakcje**Rysunek 3. Przegląd otrzymanych komentarzy**

15. Zapoznano się z wszystkimi reakcjami, udzielono na nie odpowiedzi i wzięto je pod uwagę podczas sporządzania poprawek do załącznika VIII do niniejszej opinii.

IV. Konwencja dotycząca numerowania przepisów

16. Zgodnie z wytycznymi Agencji dotyczącymi sporządzania projektów przepisów, w przypadku przepisów wykonawczych zastosowano następującą konwencję numerowania przepisów:

<Część>.<Podczęść>.<Sekcja>.<N>

Wyjaśnienie:

- <Część>: obowiązkowo – do czterech liter lub cyfr
przykłady: SPO
- <Podczęść>: obowiązkowo – do czterech liter lub cyfr
przykłady: GEN, OP, POL, IDE, SPEC
- <Sekcja>: obowiązkowo – do pięciu liter lub cyfr
przykłady: SPO.SPEC.HESLO
- <N>: obowiązkowo – numer przepisu – trzy cyfry rozpoczynające się od 100,
kolejne liczby w ogólnym numerowaniu w przyrostach co 5.

Rozporządzenie ramowe w zakresie operacji lotniczych

I. Zakres

17. Rozporządzenie ramowe w zakresie „operacji lotniczych” definiuje ogólną zastosowalność znajdujących się w nim części oraz proponuje środki przejściowe w formie klauzul opt-out⁴. Zostało przygotowane jako rozporządzenie zmieniające na podstawie pierwotnego rozporządzenia ramowego OPS przegłosowanego przez Komitet EASA dla pakietu CAT (opinia 04/2011).

II. Przegląd reakcji

18. Reakcje otrzymane w zakresie rozporządzenia ramowego OPS koncentrowały się na kwestiach spójności, przepisach przejściowych, certyfikacji lub jej braku dla wszystkich operatorów zarobkowych, zakresie i definicji operacji specjalistycznych oraz definicji specjalisty zadaniowego.

III. Wyjaśnienia

19. W art. 1 ust. 1-4 rozporządzenia zmieniającego ustala się zakres rozporządzenia w odniesieniu do zarobkowych i niezarobkowych operacji specjalistycznych. Operatorzy wykonujący zarobkowe operacje specjalistyczne będą podlegać certyfikacji, podczas gdy operatorzy wykonujący niezarobkowe operacje specjalistyczne przy użyciu skomplikowanych technicznie samolotów i śmigłowców z napędem silnikowym będą musieli zgłaszać swoją działalność właściwemu organowi. Powiązane postanowienia mówiące o wymogach dotyczących certyfikacji, zgłaszania i organizacji (część ORO) opublikowano już z opinią EASA 04/2011.
20. W art. 1 ust. 5 znajdują się definicje zarobkowych i niezarobkowych operacji specjalistycznych oraz specjalisty zadaniowego. Dalsze wyjaśnienia podano w rozdziałach III i IV poniżej.
21. Dodano nowy załącznik VIII do części SPO, zawierający wymogi techniczne dotyczące procedur operacyjnych, osiąarów i wyposażenia oraz wymogi ogólne dotyczące wszystkich operacji specjalistycznych (art. 1 ust. 11). Jego stosowalność określono w art. 1 ust. 8. Dodatkowo zarówno operatorzy wykonujący zarobkowe, jak i niezarobkowe operacje specjalistyczne podlegają obowiązkowi posiadania zatwierdzenia szczególnego, zawsze kiedy prowadzą operacje w zdefiniowanej przestrzeni powietrznej, wykonują loty przy obniżonych minimach lub przewożą ładunki niebezpieczne. Przepisy dotyczące tego rodzaju działalności i zatwierdzeń znajdują się w części SPA (operacje wymagające szczególnych zatwierdzeń), która została opublikowana z opinią 04/2011. Nie wymaga to wprowadzania zmian do rozporządzenia ramowego.
22. Art. 1 ust. 9 zawiera wyjaśnienia dotyczące stosownych wymogów w zakresie ograniczeń czasu lotu i służby (FTL). Na chwilę obecną operacje specjalistyczne będą nadal podlegać przepisom krajowym. Stosowne przepisy wykonawcze (IR) zostaną zaproponowane w późniejszym terminie.

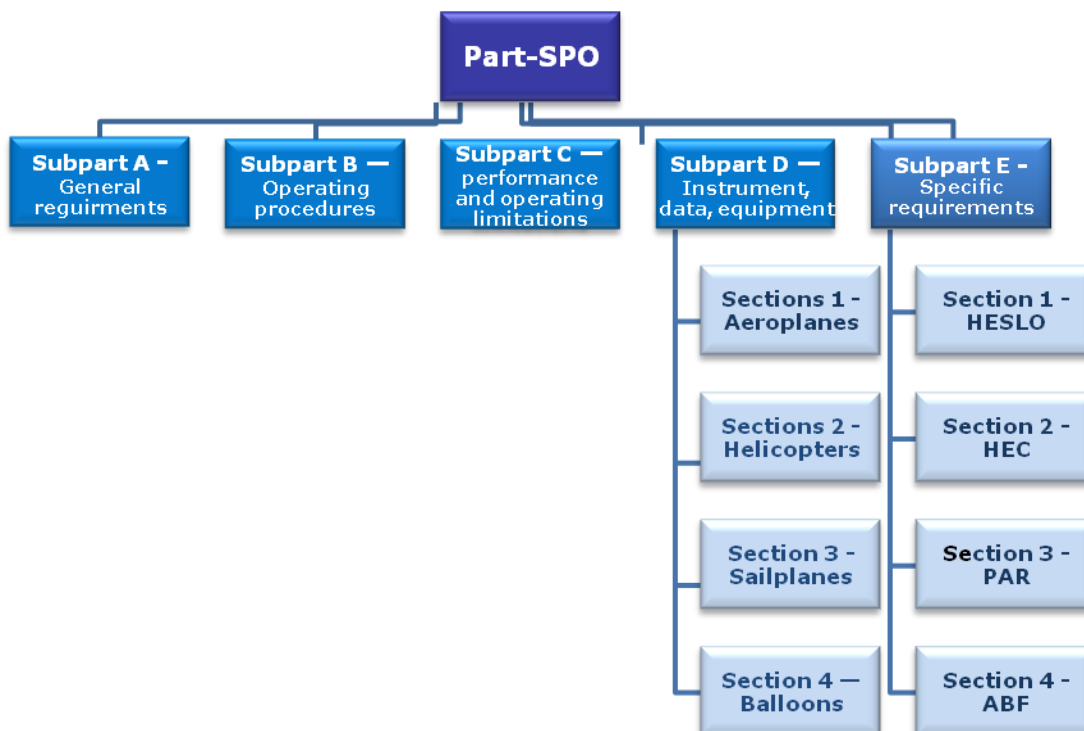
⁴ Klauzula opt-out to środek przejściowy, który pozostawia państwu członkowskiemu wybór w zakresie przesunięcia daty wdrożenia konkretnego przepisu, w ramach konkretnego limitu czasowego określonego prawem.

23. W art. 1 ust. 10 rozporządzenia zmieniającego znajdują się klauzule opt-out. Biorąc pod uwagę brak zharmonizowanych przepisów w obszarze operacji specjalistycznych oraz istnienie wymogu certyfikacji niektórych operatorów, proponuje się klauzulę opt-out wynoszącą 3 lata.
24. Art. 2 zawiera wymagania dotyczące wejścia rozporządzenia zmieniającego w życie.

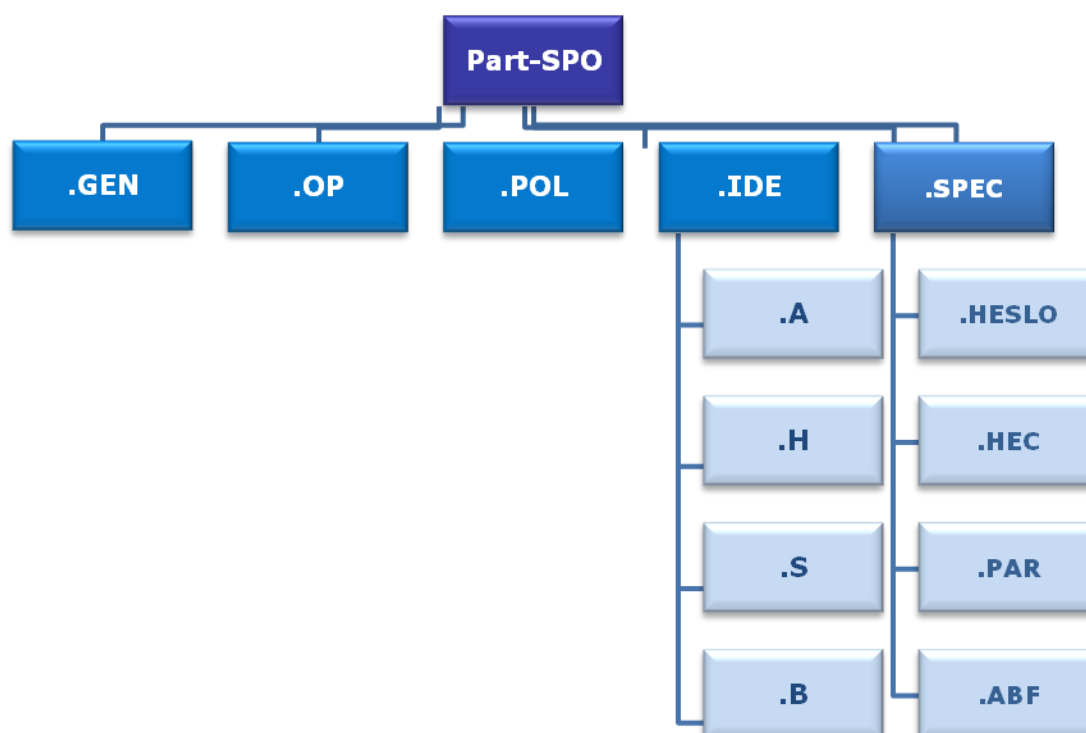
Załącznik VIII – Część SPO**I. Zakres**

25. Część SPO należy czytać wraz z:
- rozporządzeniem ramowym w zakresie operacji lotniczych, zwłaszcza w odniesieniu do dat stosowalności i okresów przejściowych;
 - załącznikiem I – definicje, w odniesieniu do terminów używanych w załącznikach II–VIII;
 - załącznikiem II – część ARO, zawierającym m.in. wymogi odpowiednich organów wobec operatorów podlegających przepisom części SPO w zakresie nadzoru i certyfikacji;
 - załącznikiem III – część ORO, zawierającym m.in. wymogi organizacyjne dotyczące operatorów wykonujących zarobkowe operacje specjalistyczne i niezarobkowe operacje specjalistyczne z użyciem skomplikowanych technicznie statków powietrznych z napędem silnikowym; oraz
 - załącznikiem V – część SPA, zawierającym wymogi dotyczące operacji podlegających specjalnemu zatwierdzeniu.
26. Część SPO zawiera wymogi techniczne dotyczące zarobkowych i niezarobkowych operacji specjalistycznych.
27. Składa się z pięciu podczęści. Podczęść D, SPO.IDE, oraz podczęść E, SPO.SPEC, podzielono na sekcje zawierające przepisy dotyczące poszczególnych statków powietrznych i operacji.
28. Struktura podczęści jest porównywalna do struktury wymogów zasadniczych załącznika IV rozporządzenia podstawowego.
29. Struktura przepisów, a w szczególności sekcji, została tak przygotowana, aby w przyszłości można było dodawać wymogi dla dodatkowych kategorii statków powietrznych lub konkretnych operacji bez konieczności dokonywania zmian w istniejącym już tekście lub istniejącej strukturze przepisów.
30. Rysunki 4 i 5 przedstawiają przegląd struktury części SPO. Ponieważ podczęść E znajduje się tylko w części SPO, poniżej przedstawiono jej bardziej szczegółowe omówienie.

Rysunek 4. Struktura części SPO – nagłówki przepisów



Rysunek 5. Struktura części SPO – identyfikatory przepisów



II. Od prac lotniczych do operacji specjalistycznych

31. Do tej pory odniesienia do czynności wykonywanych w ramach prac lotniczych można było znaleźć w materiałach Wspólnych Władz Lotniczych (JAA) oraz w kontekście przygotowywania projektu przepisów JAR-OPS4. Obecnie w wielu państwach członkowskich UE czynności wykonywane w ramach prac lotniczych podlegają ogólnym przepisom lotniczym ustanowionym w oparciu o część II załącznika 6 ICAO. Nie ma żadnych standardów i zalecanych praktyk ICAO (SARP ICAO) dotyczących konkretnie prac lotniczych.
32. W roku 2006 w ramach działającej w EASA grupy ds. tworzenia przepisów oznaczonej kodem OPS.001 utworzono podgrupę III z zadaniem opracowania przepisów dotyczących prac lotniczych w oparciu projekt JAR-OPS 0 i 4 oraz z uwzględnieniem krajowych standardów obowiązujących w tym obszarze. Grupa OPS.001 zaproponowała projekt przepisów i w roku 2009 opublikowała zawiadomienie NPA w sprawie operacji lotniczych, które dotyczyło również pracy wykonanej przez podgrupę III w zakresie prac lotniczych.
33. W podczęści C zawiadomienia NPA 2009-02b określono wymogi dotyczące operacji zarobkowych innych niż zarobkowy transport lotniczy. Tekst tej podczęści należało czytać w połączeniu z podczęścią A (GEN), której wymogi określono w oparciu o część II załącznika 6 ICAO. W wyniku konsultacji publicznych, a także w porozumieniu z Komisją Europejską Agencja dokonała rewizji struktury przepisów i zdecydowała się podzielić je na różne części. Załącznik VIII obejmuje teraz czynności z zakresu prac lotniczych i w dużej mierze opiera się na podczęści A i podczęści C zawiadomienia NPA 2009-02b. Grupa rewizyjna EASA powołana do przygotowania CRD dokonała rewizji tekstu NPA biorąc pod uwagę nową strukturę przepisów. Dodatkowo w porozumieniu z jej członkami zdecydowano o nadaniu tej części nazwy „część SPO”.
34. Chociaż obecnie część SPO dotyczy głównie czynności wykonywanych w ramach prac lotniczych, jej zakres rozumie się szerzej. W przyszłości mogą nią zostać objęte również inne rodzaje lotów czy operacji. Nie będzie to jednak oznaczać, że zostaną one sklasyfikowane jako prace lotnicze.
35. Istotną zmianą w NPA jest to, że część SPO obejmuje teraz również operacje specjalistyczne wykonywane niezarobkowo. Agencja zdecydowała o rozszerzeniu zakresu części SPO na operatorów niezarobkowych, bowiem wiele czynności klasyfikowanych jako operacje specjalistyczne jest wykonywanych niezarobkowo, ale towarzyszące im ryzyko dotyczące bezpieczeństwa jest takie samo jak w przypadku operacji specjalistycznych wykonywanych zarobkowo. Dlatego krzywdzącym byłoby nieobjęcie przepisami jednej grupy operatorów, którzy w istocie wykonują takie same operacje jak pozostali operatorzy, tylko w oparciu o fakt, iż ich loty mają charakter niezarobkowy. Ponadto poszczególne operacje w zakresie prac lotniczych podlegają konkretnym odstępstwom lub dodatkowym wymogom, których włączenie do innych części – np. NCC i NCO – miałyby niekorzystny wpływ na ich czytelność i czyniłoby je bardziej złożonymi.

III. Czynności objęte częścią SPO

36. W roku 2006 podgrupa III grupy OPS.001 zidentyfikowała pewną liczbę czynności uznawanych za prace lotnicze. Od tego czasu Agencja zidentyfikowała dalsze czynności,

które można uznać za wchodzące w zakres listy czynności zaproponowanej przez grupę OPS.001.

37. Przedmiotem wielu komentarzy były dwa punkty dotyczące zakresu części SPO.
- Czynności objęte zakresem.
38. Główna reakcja w tej kwestii dotyczyła tego, że niektóre z wymienionych czynności nie powinny być uznawane za operacje specjalistyczne. Chodziło w szczególności o „loty wykonywane podczas zawodów” oraz „holowanie szybowców”. Według niektórych interesariuszy czynności te stanowią zwykłe operacje podlegające ogólnym przepisom lotniczym, a zatem nie należy ich regulować przepisami tej części.
- Charakter czynności znajdujących się na liście.
39. W komentarzach ogólnych, zwłaszcza od organów krajowych, stwierdzano, że niewyczerpujący charakter proponowanej listy nie daje pewności co do tego, jakie czynności są objęte zakresem tej części, a jakie nie.
40. W rezultacie w obecnej opinii proponuje się umieszczenie w rozporządzeniu ramowym definicji operacji specjalistycznej zawierającej ogólne kryteria dotyczące celu danego lotu. Uzupełnia to lista 19 kategorii czynności uznawanych za operacje specjalistyczne. Według aktualnej wiedzy Agencji, czynności te są wykonywane w państwach członkowskich UE.
41. Przepisy części SPO obejmują następujące czynności: loty śmigłowcowe z podwieszonym ładunkiem, loty z podwieszoną osobą, śmigłowcowe loty pomiarowe, skoki spadochronowe i skydiving, loty rolnicze, loty aerofotograficzne, holowanie szybowców, reklama lotnicza, loty kalibracyjne, loty wykonywane w ramach prac budowlanych, w tym rozciąganie linii energetycznych, wycinki, prace związane z wyciekami ropy naftowej, wywoływanie lawin przy pomocy ładunków wybuchowych, loty pomiarowe, w tym kartografia lotnicza, kontrola zanieczyszczeń, loty wykonywane dla mediów informacyjnych, loty telewizyjne i filmowe, loty wykonywane w ramach imprez specjalnych, w tym pokazów i zawodów lotniczych, loty wykonywane w celu przepędu i ratowania zwierząt, zrzuty weterynaryjne, pogrzeby morskie, loty naukowo-badawcze (inne niż wymienione w załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008), zasiewanie chmur.
42. Mnogość zadań lotniczych wykonywanych obecnie w Europie sprawia, że stworzenie wyczerpującej listy nie jest możliwe⁵. Ponadto w przyszłości mogą pojawić się nowe czynności wchodzące w zakres operacji specjalistycznych. Agencja nie może więc ograniczyć tych czynności tylko do tych wymienionych w przepisie SPO.GEN.005. Dlatego przedstawiono wyjaśnienie, zgodnie z którym dowolna czynność inna niż już znajdująca się na liście, ale spełniająca jedno z kryteriów podanych w definicji, podlega przepisom części SPO. Agencja jest zdania, że lista czynności w połączeniu z definicją zawierającą ogólne kryteria umożliwi interesariuszom ustalenie, czy dana czynność podlega przepisom części SPO czy nie.
43. Odnośnie do lotów wykonywanych w ramach zawodów oraz holowania szybowców, problemem był nie tyle sam przepis, co określenie „specjalistyczne” oraz obawa, że w przyszłości może zostać wprowadzony wymóg posiadania dodatkowego wyposażenia. Zawody są prowadzone zgodnie z konkretnymi zasadami ustanowionymi przez

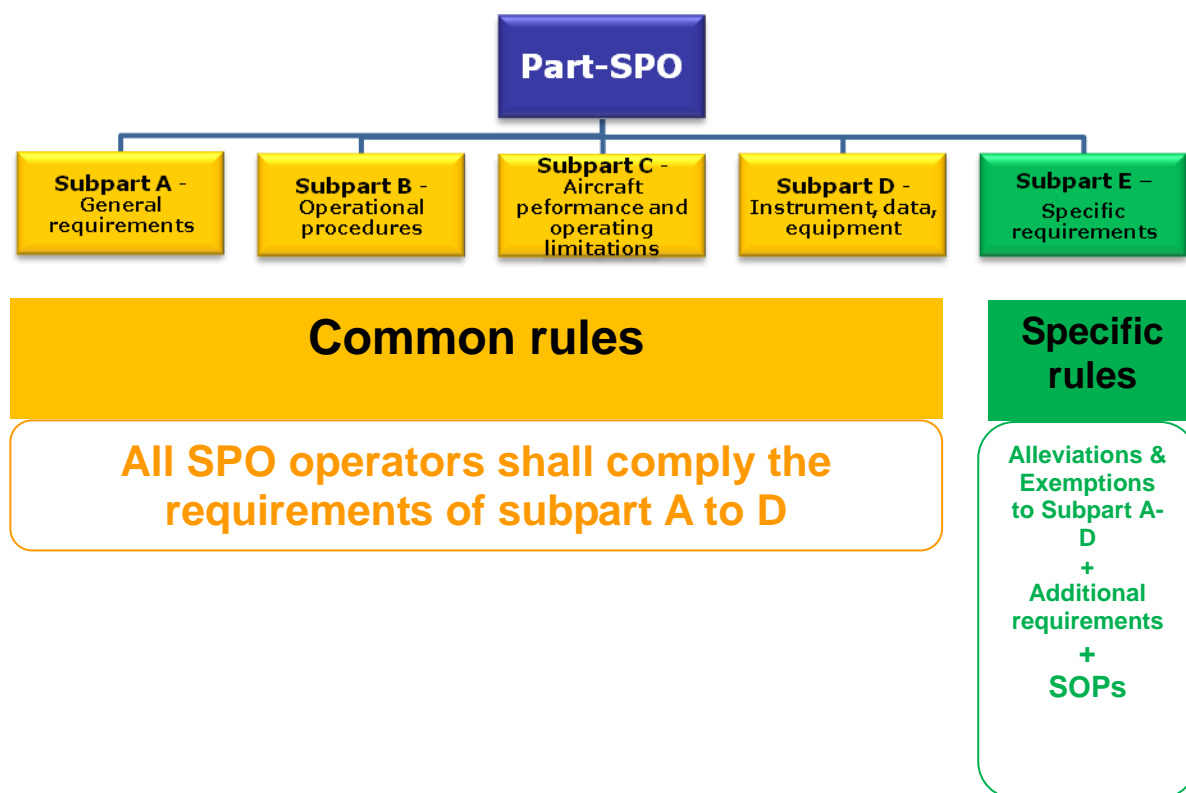
⁵ Definicja prac lotniczych obejmująca wszystkie możliwe czynności w tym zakresie nie istnieje. Definicja ICAO również ogranicza się do podania przykładów. Inne organa używają terminu „prace lotnicze”, precyzują pewne czynności (np. USA) lub nazywają je specjalnymi operacjami lotniczymi lub specjalnymi zdarzeniami lotniczymi (Kanada).

organizatora imprezy, w myśl których statki powietrzne mogą latać bardzo blisko siebie lub powierzchni terenu lub wykonywać różne zadania specjalne. Dodatkowo presja zwycięstwa w zawodach może mieć wpływ na sposób wykonania lotu oraz, co za tym idzie, zwiększenie ryzyka. W przypadku holowania szybowców statek powietrzny musi mieć odpowiednie wyposażenie, a pilot posiadać dodatkowe uprawnienia. W porównaniu ze zwykłymi lotami rekreacyjnymi czy transportowymi w lotach tego typu wymagane są inne środki bezpieczeństwa. Obydwie omawiane czynności wymuszają wykonanie stosownej oceny ryzyka przed rozpoczęciem lotu oraz przestrzegania odpowiednich procedur ograniczających ryzyko. Właśnie dlatego zostały one objęte przepisami części SPO.

IV. Specjalny charakter operacji specjalistycznych

44. Część SPO dotyczy czynności o bardzo różnorodnym charakterze. Zawiera ona kompletny zestaw przepisów obejmujących operacje specjalistyczne wykonywane przy użyciu skomplikowanych technicznie statków powietrznych z napędem silnikowym i innych.
45. Operacje objęte przepisami części SPO mają specyficzny charakter:
 - statek powietrzny jest wykorzystywany do wykonania konkretnego zadania, co zasadniczo wyklucza wykonywanie „zwykłych” lotów rekreacyjnych lub transportowych;
 - konkretne zadanie stwarza konkretne ryzyko, co z kolei wymaga podjęcia konkretnych środków ograniczających to ryzyko – na przykład statek powietrzny jest pilotowany na bardzo małej wysokości, lot jest wykonywany z zastosowaniem niezwyklej manewrów, podczas lotu wykonuje się podnoszenie lub holowanie ładunków/towarów znajdujących się na zewnątrz statku powietrznego, możliwe jest wejście na pokład statku powietrznego lub jego opuszczenie przez pewne osoby podczas lotu, ze statku powietrznego uwalniane są pewne substancje lub do wykonania lotu bądź zadania konieczne jest specjalne wyposażenie oraz
 - w operacji mogą brać udział osoby inne niż pilot, np. specjalista zadaniowy.
46. Ponadto część SPO wprowadza pojęcie „specjalisty zadaniowego”. Specjalista zadaniowy to osoba wyznaczona przez operatora lub osobę trzecią albo działająca jako przedsiębiorstwo, która wykonuje zadania bezpośrednio związane z danym zadaniem specjalistycznym na ziemi bądź na pokładzie statku powietrznego lub ze statku powietrznego. Definicja specjalisty zadaniowego znajduje się w rozporządzeniu ramowym, ponieważ jest w nim wykorzystywana.
47. O użycie określenia „specjalista zadaniowy” mocno zabiegały zarówno grupa ds. tworzenia przepisów, jak i podmioty z sektora prac lotniczych zgłaszające komentarze do NPA i CRD. Argument przedstawiony i przyjęty przez Agencję dotyczył tego, że takie osoby wymagają specjalnej odprawy lub szkolenia niezależnie od tego, kto powierzył im tę funkcję i kto zlecił im wykonanie zadania związanego z pracami lotniczymi. Określenie „pasażer” uznano w tym kontekście za mylące.
48. Z prawnego punktu widzenia specjalista zadaniowy jest albo członkiem załogi albo pasażerem. Zgodnie z definicją zawartą w załączniku I, „członek załogi to osoba, której operator przydzielił pełnienie obowiązków na pokładzie statku powietrznego”. Zatem jeżeli specjalista zadaniowy nie został wyznaczony przez operatora, to jest on pasażerem.

49. Podczęść E – Wymogi szczególne
50. Agencja zwróciła uwagę na wszystkie pozytywne komentarze otrzymane na etapie konsultacji CRD w sprawie wprowadzenia tej podczęści, co zostało niezwykle dobrze przyjęte przez organy krajowe oraz podmioty z sektora prac lotniczych.
51. Część SPO jest podzielona na 5 podczęści. Podczęści od A do D zawierają przepisy wspólne dla wszystkich operatorów SPO. Podczęść E wprowadzono z myślą o osiągnięciu następujących 3 szczególnych celów:
- Cel 1: zaproponowanie, w miarę potrzeb, dodatkowych wymagań. Z powodu dużej różnorodności czynności objętych przepisami części SPO zdarza się, że dana czynność musi spełniać dodatkowe, tylko jej dotyczące wymogi. Wymogi te zostały zatem ujęte w tej podczęści, ponieważ nie mogą być stosowane wobec wszystkich operatorów SPO. Na przykład operatorzy wykonujący loty śmigłowcowe z ładunkami podwieszonymi muszą dysponować dodatkowym wyposażeniem niewymienionym w podczęści D (IDE), ponieważ charakter takiej misji wymaga zainstalowania lub posiadania konkretnego sprzętu, który do wykonywania innych czynności nie jest potrzebny.
 - Cel 2: wprowadzenie niezbędnych wyjątków i odstępstw od przepisów wspólnych. Niektóre przepisy zawarte w podczęściach od A do D mogą nie pasować do różnych rodzajów operacji specjalistycznych, a czasami ich stosowanie może nawet stanowić przeszkodę w bezpiecznym wykonaniu misji. Dlatego należy zapewnić elastyczność i proporcjonalność przepisów.
 - Cel 3: przedstawienie szczegółowych specyfikacji, na bazie których operatorzy mogą tworzyć standardowe procedury operacyjne (SOP). Ta podczęść zawiera 2 szczegółowe specyfikacje opracowane przez operatorów i ocenione przez Agencję w porozumieniu z ekspertami z grupy rewizyjnej. Zostały one włączone do AMC, aby zapewnić elastyczność niezbędną przy prowadzeniu operacji specjalistycznych. Operatorzy SPO będą musieli spełniać wysokie wymagania. Należy im przy tym dać maksimum elastyczności w skutecznym wdrażaniu tych wymagań, tak aby zapewnić, że będą mogli wykonywać zadania specjalistyczne i prowadzić działalność na wysokim poziomie bezpieczeństwa.



52. Na chwilę obecną w tej podczęści uwzględniono 4 rodzaje operacji specjalistycznych. Sekcja 1 (Operacje śmigłowcowe z ładunkiem podwieszonym) oraz sekcja 2 (Transport osób podwieszonych pod śmigłowcem) zawierają wspomniane wyżej szczegółowe specyfikacje. Sekcja 3 (Operacje spadochronowe) oraz sekcja 4 (Loty akrobatyczne) zawierają niezbędne odstępstwa i wyjątki. Dalsze szczegółowe specyfikacje mogą zostać opracowane w ramach oddzielnych zadań w zakresie tworzenia przepisów.

53. Podczęść E została podzielona w następujący sposób:

- Sekcja 1 – operacje śmigłowcowe z ładunkiem podwieszonym (HESLO) to czynności wykonywane w celu przewozu ładunków na zewnątrz śmigłowca za pomocą różnych metod (np. przez podwieszenie na zawieszaniu albo umieszczenie w gondolach lub stelażach zewnętrznych). Dodano w niej pewne wymogi dotyczące wyposażenia uznawanego za niezbędne do zrealizowania każdego lotu HESLO. Sekcja zawiera szeroko komentowane specyfikacje w AMC. Będą one dostępne razem z decyzją EASA.
- Sekcja 2 – transport osób podwieszonych pod śmigłowcem (HEC) oznacza czynności wykonywane w celu przewozu osób jako ładunków zewnętrznych z lub do lotnisk/miejsc operacji lotniczych. Do kategorii HEC nie zalicza się transportu pilotów morskich ani operacji z wyciągarką wykonywanych w ramach lotów śmigłowców służb ratownictwa medycznego, które uznaje się za zarobkowy transport lotniczy objęty przepisami SPA.HHO. Podobnie jak w przypadku lotów HESLO ze względów bezpieczeństwa wprowadzono tu dodatkowe wymogi sprzętowe. Specyfikacje w postaci AMC zostaną udostępnione razem z decyzją EASA, po uwzględnieniu reakcji otrzymanych w trakcie konsultacji CRD.

- Sekcja 3 – operacje spadochronowe (PAR), zawiera szereg odstępstw od przepisów podczęści A–D umożliwiających skoczkom (w treści przepisów nazywa się ich specjalistami zadaniowymi) wykonywanie ich zadań. Na przykład, ponieważ skoczkowie muszą być w stanie wyskoczyć ze statku powietrznego, nie dotyczy ich wymóg przypięcia do foteli. Ponadto specjaliści zadaniowi wykonujący pokazy z urządzeniami wytwarzającymi dym nie muszą przestrzegać (pod pewnymi warunkami) zakazu wypuszczania materiałów niebezpiecznych nad obszarami gęsto zaludnionymi – w przeciwnym wypadku nie mogliby wykonywać swoich zadań. Dodatkowo wprowadzono odstępstwo dotyczące wyposażenia tlenowego oraz wyjątek pozwalający uniknąć konieczności przestrzegania niepraktycznych wymogów dotyczących wyposażenia. Oprócz tego wprowadzono dodatkowy wymóg, na mocy którego pilot dowódca balonu decyduje o konieczności przewożenia nadajnika ELT podczas lotów nad obszarem wodnym, w przypadku gdy na pokładzie może znajdować się więcej niż 6 osób.
- Sekcja 4 – loty akrobatyczne(ABF), zawiera niezbędne wyjątki pozwalające uniknąć nakładania na operacje tego rodzaju zbyt wielu niepotrzebnych wymogów. Wprowadzone wyjątki pozwalają uniknąć przewożenia na pokładzie apteczki pierwszej pomocy lub gaśnicy ręcznej.

V. Konkretnie reakcje i najważniejsze zmiany

SPO.GEN.106 Obowiązki specjalisty zadaniowego

54. Przygotowano nowy przepis, jasno określający obowiązki specjalisty zadaniowego. Jak już wspomniano wyżej, specjalistę zadaniowego można w pewnych warunkach uznać za członka załogi, którego obowiązki zostały określone w przepisie SPO.GEN.105, a w innych – za pasażera. Aby wyraźnie określić obowiązki w obydwu przypadkach, w przepisie SPO.GEN.106 przedstawiono obowiązki specjalistów zadaniowych, którzy nie występują jako członkowie załogi.

SPO.GEN.155 Transport materiałów niebezpiecznych

55. Transport materiałów niebezpiecznych musi odbywać się zgodnie z instrukcjami technicznymi ICAO. W tym paragrafie określono przypadki, w których transport materiałów niebezpiecznych może odbywać się bez zatwierdzenia szczególnego wydanego zgodnie z SPA.DG. Dotyczy to na przykład sytuacji, w których materiały niebezpieczne są przewożone na pokładzie statku powietrznego w celach specjalnych. Lista odpowiednich przypadków znajduje się w instrukcjach technicznych ICAO. Dodatkowo w podczęści E przewidziano wyjątek dla lotów HESLO, podczas których operatorzy transportują materiały niebezpieczne do lub z miejsc nieobsadzonych przez ludzi lub odległych lokalizacji. W tym przypadku pełne stosowanie odpowiednich przepisów instrukcji technicznych uznano za niepraktyczne. Zgodę na skorzystanie z tego wyjątku musi wydać właściwy organ.

SPO.OP.130/131 Zapas paliwa i oleju – samoloty/śmigłowce

56. W przypadku lotów VFR pilot dowódca rozpoczyna lot, tylko jeżeli ma pewność, że śmigłowiec posiada wystarczającą ilość paliwa i oleju na dotarcie do lotniska lub miejsca operacji lotniczej, na którym zamierzone jest lądowanie, a następnie na lot przez dalsze

20 minut. Wielu interesariuszy domagało się wprowadzenia odstępstwa w tym przypadku, ponieważ w przypadku wielu lotów związanych z wykonywaniem prac lotniczych statek powietrzny musi być jak najlżejszy, aby wykonanie zadania było możliwe. W odpowiedzi na to żądanie Agencja zezwala operatorom na zabieranie zapasu paliwa i oleju wystarczającego tylko na 10 minut lotu, pod warunkiem że lot realizowany jest w promieniu 25 mil morskich od lotniska/miejsca operacji lotniczej, z którego odbywa się odlot.

SPO.OP.135 Odprawa w zakresie bezpieczeństwa

57. Odprawa w zakresie bezpieczeństwa została dostosowana do specjalnego charakteru operacji specjalistycznych i musi być bardziej szczegółowa niż zwykła odprawa dla pasażerów. Można ją zastąpić programem szkoleniowym.

SPO.OP.185 Symulowanie sytuacji nienormalnych w czasie lotu

58. Zgodnie z przepisami ogólnymi, ten wymóg zabrania pilotowi dowódcy symulowania sytuacji nienormalnych lub awaryjnych ze specjalistami zadaniowymi na pokładzie, chyba że w celach szkoleniowych.

SPO.OP.200 Wykrywanie bliskości ziemi

59. Ten wymóg zawiera bardzo ogólny przepis bezpieczeństwa stanowiący, iż w przypadku wykrycia przez członka załogi lotniczej lub pokładowy system ostrzegania o bliskości niezamierzonego zbliżenia do ziemi, pilot dowódca podejmuje natychmiastowe działania korygujące w celu przywrócenia bezpiecznych warunków lotu. Jednak w przypadku niektórych operacji specjalistycznych, takich jak loty rolnicze (które muszą być wykonywane poniżej wysokości, na której uruchamia się ostrzeżenie systemu GPWS), uznano, że niezbędne jest umożliwienie pilotowi zablokowanie tego systemu.

SPO.OP.205 Pokładowy system zapobiegania kolizjom (ACAS) – skomplikowane technicznie samoloty i śmigłowce z napędem silnikowym

60. Ten wymóg nakłada na operatora obowiązek ustanowienia procedur zapewniających, by system ACAS II, o ile został zainstalowany i jest sprawny, był użytkowany zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1332/2011. Jeżeli taki system został zainstalowany i jest sprawny, stosuje się tę samą zasadę co w przypadku systemu ostrzegania o bliskości ziemi. Odstępstwo to dotyczy takich czynności jak loty akrobatyczne lub wykonywane w ramach zawodów, podczas których statki powietrzne mogą przelatywać bardzo blisko siebie.

SPO.POL.146 Kryteria osiągow – śmigłowce

61. Ten przepis zawiera wymogi dotyczące kryteriów bezpieczeństwa dla śmigłowców operujących nad obszarami gęsto zaludnionymi. Doczekał się on wielu komentarzy, zwłaszcza SPO.POL.146 lit. a). Operatorzy śmigłowców stanowczo sprzeciwiają się wymogowi, w myśl którego loty nad takimi obszarami mogą być wykonywane wyłącznie przez śmigłowce certyfikowane w kategorii A. Argumentują, że w takim przypadku nie mogliby prowadzić działalności, ponieważ większość z nich obecnie użytkuje śmigłowce w

kategorii osiągow B, nawet nad obszarami gęsto zaludnionymi. Agencja wzięła tę sytuację pod uwagę. Wymóg zmieniono, dopuszczając loty śmigłowców z kategorii osiągow B nad obszarami gęsto zaludnionymi, ale pod dwoma warunkami: konieczne jest podjęcie środków bezpieczeństwa zapobiegających powstaniu niepotrzebnego zagrożenia dla osób lub mienia na ziemi, a kiedy już takie środki zostaną podjęte, operacja musi zostać zatwierdzona przez właściwy organ.

Przewóz i użycie dodatkowego tlenu

62. Następujące przepisy dotyczące wyposażenia tlenowego samolotów i śmigłowców niesklasyfikowanych jako skomplikowane technicznie statki powietrzne z napędem silnikowym były szeroko komentowane i omawiane:
- SPO.OP.195 Użycie dodatkowego tlenu oraz
 - SPO.IDE.A/H.175 Dodatkowy tlen – samoloty/śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji.
63. Interesariusze domagają się wprowadzenia odstępstw od tych przepisów w przypadku SPO w oparciu o praktykę operacyjną obowiązującą w niektórych państwach członkowskich.
64. Dokonując przeglądu komentarzy i materiałów otrzymanych w tym temacie, Agencja zwróciła uwagę na następujące kwestie:
- Wymogi dotyczące śmigłowców z kabiną ciśnieniową zostały usunięte, ponieważ w UE nie użytkuje się śmigłowców z taką kabiną.
 - Zważywszy na to, że ryzyko niedotlenienia pilota mogłoby prowadzić do niebezpiecznych sytuacji stwarzających niedopuszczalne zagrożenie dla osób trzecich, obecnie proponowany tekst w odniesieniu do samolotów pozostaje dostosowany do wymogów NCC.IDE i NCO.IDE.
 - Agencja wzięła szczególnie pod uwagę fakt, iż ludzka fizjologia pozostaje niezmienna niezależnie od charakteru wykonywanych operacji czy stopnia złożoności technicznej użytkowanego statku powietrznego.
 - Agencja przyjmuje również do wiadomości oceny przeprowadzone przez ICAO w tym temacie, które są dostępne w najnowszej zmienionej wersji dokumentu Doc 8984 „Manual of Civil Aviation Medicine” z roku 2008. Przedstawiony tam opis skutków niedotlenienia na różnych wysokościach bezwzględnych uzasadnia konieczność wprowadzenia tego wymogu.
 - Uznaje się jednak następujące racje:
 - Wymóg przewożenia dodatkowego tlenu mógłby mieć niekorzystny wpływ na możliwość wykonywania niektórych czynności objętych przepisami SPO.
 - Ogólne doświadczenia niektórych operatorów SPO w wykonywaniu lotów bez tlenu na dużych wysokościach bezwzględnych.
 - Piloci i specjaliści zadaniowi posiadający długie doświadczenie w lotach nad pewnymi obszarami górskimi mogą być fizjologicznie zaadaptowani do pracy na takich wysokościach.
 - Kryteria zmniejszające ryzyko i ograniczające czas pozostawania na dużej wysokości bezwzględnej bez tlenu można zdefiniować i umieścić w standardowych procedurach operacyjnych (SOP).

- Dlatego też, utrzymując ogólny wymóg przewożenia i używania dodatkowego tlenu, Agencja uwzględniła jednocześnie specjalny charakter czynności SPO i dopuściła możliwość stosowania odstępstw od tego wymogu w pewnych warunkach i za uprzednią zgodą właściwego organu.

Wposażenie łagodzące skutki rozbicia statku powietrznego

65. Wymóg ten usunięto w odpowiedzi na otrzymane komentarze, w których podkreślano trudność jego egzekwowania w proporcjonalny sposób, wynikającą z różnic konstrukcyjnych i czasu udzielonego na jego wprowadzenie. Agencja ponownie rozważy ten wymóg w ramach specjalnego zadania w zakresie tworzenia przepisów.

SPO.IDE.A.130 Zbliżeniowy system ostrzegania o przeszkodach terenu (TAWS)

66. Treść przepisu poprawiono w celu wyjaśnienia jego stosowalności, a w podczęści E dodano odstępstwa.

SPO.IDE.H.195 Loty nad obszarami wodnymi – inne niż skomplikowane technicznie śmigłowce z napędem silnikowym oraz SPO.IDE.H.197 Kamizelki ratunkowe – skomplikowane technicznie śmigłowce z napędem silnikowym

67. Zachowując zgodność z przepisami NCC i NCO, w przypadku śmigłowców utrzymano wymóg wyposażenia kamizelek ratunkowych w elektryczne urządzenie oświetlające. Ponadto w następstwie otrzymanych komentarzy wyjaśniono, że kamizelki ratunkowe nie muszą być konieczne przechowywane w pewnych łatwo dostępnych miejscach, ale mogą być również założone przez osoby, dla których użytku są przeznaczone.
68. Dodano również warunki uwzględniające przypadek śmigłowców dwusilnikowych, które są sklasyfikowane jako „śmigłowce inne niż skomplikowane technicznie”.

SPO.IDE.B.140 Wyposażenie różne

69. W wyniku otrzymanych komentarzy i rad ekspertów w kategorii balonów zmieniono sposób stosowania przepisów dotyczących niektórych elementów wyposażenia różnego, takich jak rękawice ochronne czy nóż.

70.

Kolonia, 16 kwietnia 2012 r.

P. GOUDOU
Dyrektor generalny