



AVIZUL NR. 02/2012

AL AGENȚIEI EUROPENE DE SIGURANȚĂ A AVIAȚIEI

din 16 aprilie 2012

**referitor la un regulament al Comisiei de stabilire a normelor de punere în aplicare
privind operațiunile aeriene**

„Operațiuni aeriene – OPS (Partea SPO)”

Cuprins

Rezumat	3
Introducere	4
I. Generalități.....	4
II. Domeniul de aplicare al avizului.....	4
III. Consultare	5
IV. Convenția de numerotare a normelor	7
Regulamentul-cadru privind operațiunile aeriene.....	9
I. Domeniul de aplicare.....	9
II. Privire generală asupra reacțiilor	9
III. Explicații.....	9
Anexa VIII - Partea SPO.....	11
I. Domeniul de aplicare.....	11
II. De la lucru aerian la operațiunile specializate	13
III. Activități tratate în partea SPO	13
IV. Natura specifică a operațiunilor specializate	15
V. Reacții specifice și modificările principale	18

Rezumat

Prezentul aviz cuprinde următoarele documente:

- Modificare la regulamentul-cadru privind operațiunile aeriene, inclusiv modificări aduse anexei I – Definiții;
- Anexa VIII - Partea SPO, cerințe tehnice pentru operațiuni specializate (comerciale și necomerciale) cu avioane, elicoptere, plane, baloane;

Elaborarea acestor cerințe a avut la bază următoarele obiective:

- menținerea unui nivel ridicat de siguranță;
- asigurarea unei reglementări proporționale;
- garantarea flexibilității și eficienței operatorilor și autorităților.

Prezentul aviz este rezultatul unei vaste consultări care a implicat autoritățile, asociațiile, operatorii și experții în aviație.

Avizul privind restul secțiunilor din anexa IV – partea CAT privind planele și baloanele, precum și zborurile de la A la A cu avioane și elicoptere va fi publicat ulterior.

Introducere

I. Generalități

1. Regulamentul (CE) nr. 216/2008¹ al Parlamentului European și al Consiliului (denumit în continuare „regulamentul de bază”), așa cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1108/2009², creează un cadru amplu și adecvat pentru definirea și punerea în aplicare a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative comune în domeniul aviației civile.
2. Scopul prezentului aviz este de a sprijini Comisia Europeană în stabilirea normelor de punere în aplicare privind operațiunile aeriene.
3. Avizul a fost adoptat respectând procedura specificată de Consiliul de Administrație al Agenției Europene de Siguranță a Aviației (Agenția)³, în conformitate cu dispozițiile articolului 19 din regulamentul de bază.

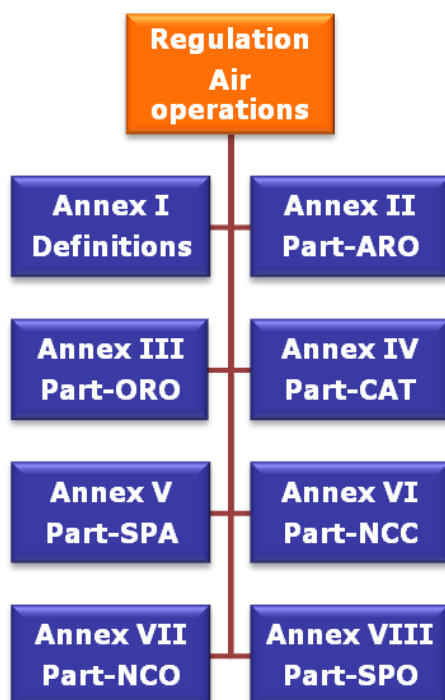
II. Domeniul de aplicare al avizului

4. Prezentul aviz cuprinde următoarele documente:
 - Modificare la regulamentul-cadru privind operațiunile aeriene, inclusiv modificări aduse anexei I - Definiții;
 - Anexa VIII - Partea SPO, cerințe tehnice privind operațiunile specializate (comerciale și necomerciale) cu avioane, elicoptere, plane, baloane;
5. Documentele prezentului aviz au la bază structura de reglementare revizuită, așa cum a fost propusă de către Comisia Europeană și Agenție în aprilie 2011. Următorul tabel prezintă o privire generală asupra anexelor în conformitate cu Regulamentul privind operațiunile aeriene.

¹ Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE. *JO L 79, 19.03.2008, p. 1-49.*

² Regulamentul (CE) nr. 1108/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 în domeniul aerodromurilor, gestionării traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană și de abrogare a Directivei 2006/33/CE. *JO L 309, 24.11.2009, pp. 51-70.*

³ Decizia Consiliului de Administrație cu privire la procedura care trebuie aplicată de Agenție pentru eliberarea avizelor, a specificațiilor de certificare și a materialelor de îndrumare (procedura de reglementare). EASA MB 08-2007, 13.06.2007

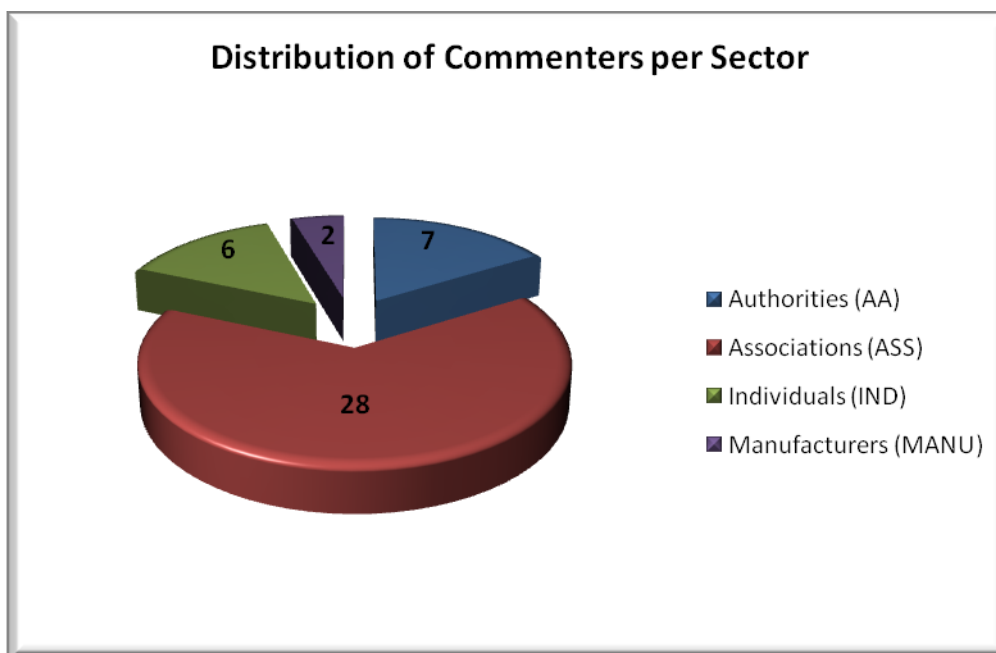
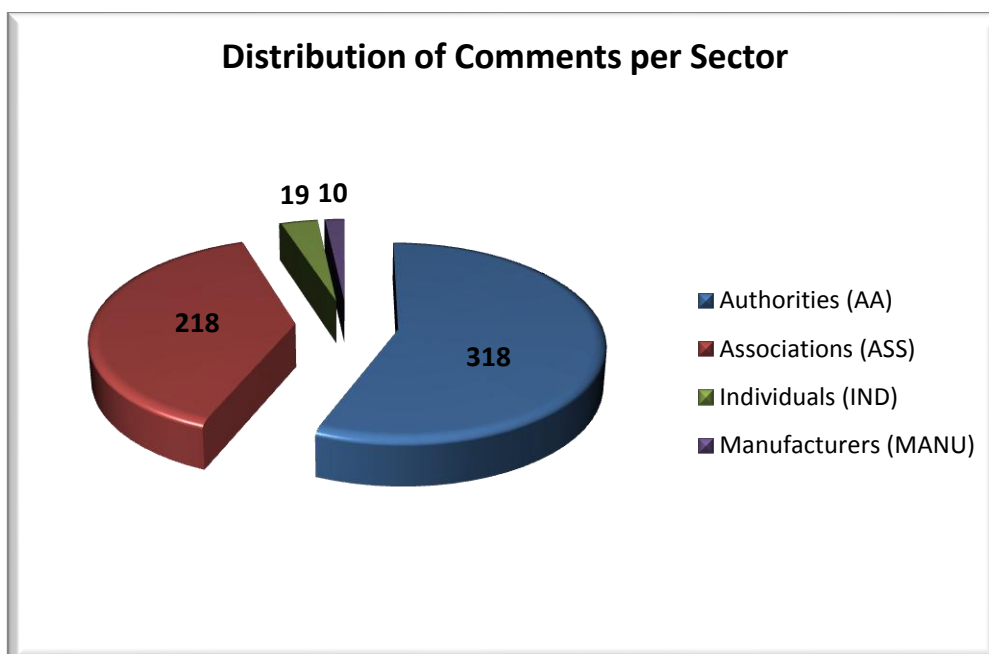
Figura 1: Anexele la Regulamentul privind operațiunile aeriene

III. Consultare

6. Prezentul aviz are la bază NPA 2009-02 cuprinzând proiecte de propuneri pentru normele de punere în aplicare (IR) și mijloacele acceptabile de conformitate (AMC) și materialele de îndrumare (GM) aferente privind operațiunile aeriene.
 - Faza de consultare NPA
7. NPA 2009-02 a fost publicată pe site-ul internet al AESA (<http://www.easa.europa.eu>) la 30 ianuarie 2009. Perioada de consultare s-a încheiat la 31 iulie 2009. Agenția primise în total 13 775 de comentarii, din care aproximativ 350 referitoare la domeniul de aplicare al prezentului aviz.
 - Faza de consultare CRD (Document de răspuns la comentarii)
8. Rezumate ale comentariilor, răspunsuri referitoare la comentariile rezumate și propunerea de text de reglementare revizuit au fost discutate în detaliu cu următoarele patru grupuri de revizuire și reglementare (RG):
 - RG01 (CAT), pentru reglementările privind operațiuni de transport aerian comercial;
 - RG02 (SPO), pentru reglementările privind operațiuni specializate;
 - RG03 (NCC), pentru reglementările privind operațiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate; și
 - RG04 (NCO), pentru reglementările privind operațiuni necomerciale cu aeronave altele decât cele complexe motorizate.
9. Propunerea de text pentru CRD cu referire la partea SPO a fost analizată de RG02.

10. De asemenea, Agenția a efectuat o verificare a consecvenței cu alte părți (partea CAT și părțile NCC și NCO) înainte de publicarea CRD.
11. Pe baza unei consultări extinse cu autoritățile, asociațiile și operatorii, Agenția a publicat CRD OPS III la 27 septembrie 2011. Perioada de primire a reacțiilor s-a încheiat la 31 ianuarie 2012.
 - Întâlnire cu membrii grupurilor de revizuire și conferință web
12. În timpul fazei de consultare, Agenția a organizat în perioada 23-24 noiembrie 2011 o întâlnire suplimentară cu membrii RG02 (SPO) pentru a discuta textul CRD publicat. Această întâlnire a permis îmbunătățirea textului CRD și s-a ajuns la un consens general. Principalele aspecte discutate au fost criteriile de performanță privind elicopterele și cele două SOP privind HESLO și HEC.
13. Pe lângă întâlnirea cu membrii RG, Agenția a organizat la 29 noiembrie 2011 o conferință web publică pentru a prezenta CRD și pentru a discuta și a face schimb de informații cu privire la partea SPO. Reacțiile primite au fost pozitive.
 - Reacții la CRD
14. Agenția a primit reacții la CRD de la 43 de entități, între care autorități naționale, producători, asociații și persoane fizice. Numărul total de comentarii este de aproximativ 560, din care 15% sunt duplicate.

Următoarele cifre prezintă o privire generală asupra acestor reacții.

Figura 2: Privire generală asupra comentatorilor care au furnizat reacții**Figura 3: Privire generală asupra comentariilor primite**

15. Toate reacțiile au fost evaluate, au primit un răspuns și au fost avute în vedere la redactarea modificării aduse anexei VIII la prezentul aviz.

IV. Convenția de numerotare a normelor

16. În conformitate cu orientările Agenției privind redactarea reglementărilor, pentru IR s-a utilizat următoarea convenție de numerotare a normelor:

<Partea>.<Capitolul>.<Secțiunea>.<N>

Explicație:

<Partea>: obligatoriu - până la patru litere sau cifre
exemple: SPO

<Capitolul>: obligatoriu - până la patru litere sau cifre
exemple: GEN, OP, POL, IDE, SPEC

<Secțiunea>: obligatoriu - până la cinci litere sau cifre
exemple: SPO.SPEC.HESLO

<N>: obligatoriu - numărul normei – trei cifre, începând cu 100, numerele următoare numerotate în general din 5 în 5.

Regulamentul-cadru privind operațiunile aeriene

I. Domeniul de aplicare

17. Regulamentul-cadru privind „Operațiunile aeriene” definește aplicabilitatea generală a părților la care se referă și propune măsuri de tranziție sub forma unor derogări⁴. El este elaborat ca un regulament de modificare și se bazează pe regulamentul-cadru OPS inițial, așa cum a fost votat de Comitetul AESA pentru pachetul CAT (Avizul nr. 04/2011).

II. Privire generală asupra reacțiilor

18. Reacțiile primite cu privire la regulamentul-cadru OPS s-au concentrat pe probleme de consecvență, dispoziții tranzitorii, certificare sau nu pentru toți operatorii comerciali, domeniul de aplicare și definirea operațiunilor specializate și definirea specialistului pe domeniu.

III. Explicații

19. Articolul 1 alineatele (1)-(4) din regulamentul de modificare stabilește domeniul de aplicare al regulamentului care vizează operațiunile specializate comerciale și necomerciale. Operatorii specializați comerciali vor fi supuși unei certificări, iar operatorii specializați necomerciale de avioane și elicoptere complexe motorizate vor trebui să-și declare activitatea la autoritatea competentă. Dispozițiile conexe privind certificarea, declararea și cerințele privind organizațiile (partea ORO) au fost deja publicate în Avizul AESA nr. 04/2011.
20. Articolul 1 alineatul (5) include o definiție a operațiunilor specializate comerciale și non-comerciale, precum și o definiție a specialistului în domeniu. Explicații suplimentare sunt furnizate în capitolele III și IV de mai jos.
21. Se adaugă o nouă anexă VIII la partea SPO cuprinzând cerințele tehnice privind procedurile operaționale, performanța, echipamentele și unele cerințe generale privind toate operațiunile specializate (articolul 1 alineatul (11)). Aplicabilitatea aferentă este stabilită în articolul 1 alineatul (8). În plus, ori de câte ori operează într-un spațiu aerian definit, efectuează operațiuni la valori situate sub cele minime sau transportă bunuri periculoase, atât operatorii specializați comerciali cât și cei necomerciale sunt obligați să dețină o aprobare specifică. Dispozițiile referitoare la astfel de activități și aprobările sunt cuprinse în partea SPA (operațiuni care necesită aprobări specifice), care a fost publicată în Avizul nr. 04/2011.
22. Articolul 1 alineatul (9) cuprinde clarificări în ceea ce privește cerințele FTL aplicabile. La momentul actual, pentru operațiunile specializate se aplică în continuare dispozițiile naționale. Normele de punere în aplicare (IR) aferente vor fi publicate ulterior.
23. Articolul 1 alineatul (10) din regulamentul de modificare cuprinde derogările. Având în vedere că nu au fost stabilite dispoziții armonizate în domeniul operațiunilor specializate și că unii operatori necesită certificare, se propune o derogare generală de 3 ani.

⁴ O derogare este un tip de măsură de tranziție care lasă în seama statelor membre opțiunea de a amâna data de implementare a unei anumite dispoziții până la un anumit termen definit de lege.

24. În cele din urmă, articolul 2 include cerințele privind intrarea în vigoare a regulamentului de modificare.

Anexa VIII - Partea SPO**I. Domeniul de aplicare**

25. Partea SPO trebuie citită împreună cu:
- regulamentul-cadru privind operațiunile aeriene, în special în ce privește datele de intrare în vigoare și perioadele de tranziție;
 - Anexa I – Definiții ale termenilor utilizați în anexele II-VIII;
 - Anexa II – Partea ARO cuprinzând printre altele cerințele autorităților privind operatorii SPO referitoare la responsabilitățile de supraveghere și certificarea;
 - Anexa III – Partea ORO cuprinzând cerințele privind organizațiile pentru operatorii SPO care desfășoară operațiuni specializate comerciale și operațiuni specializate necomerciale cu aeronave complexe motorizate; și
 - Anexa V - Partea SPA cuprinzând cerințele privind operațiunile care necesită o aprobare specifică.
26. Partea SPO conține cerințele tehnice privind operațiunile specializate comerciale și necomerciale.
27. Această parte cuprinde cinci capitole. Capitolul D, SPO.IDE și capitolul E, SPO.SPEC sunt defalcate pe secțiuni care conțin norme specifice aeronavelor și operațiuni specifice.
28. Structura capitolelor este comparabilă cu structura cerințelor esențiale din anexa IV la regulamentul de bază.
29. Structura normelor și în special secțiunile au fost elaborate în așa fel încât cerințele privind categoriile de aeronave suplimentare sau operațiunile specifice să poată fi adăugate în viitor fără a fi nevoie de modificări în textul existent al normelor sau în structura existentă.
30. Figurile 4 și 5 oferă o privire generală asupra structurii părții SPO. Capitolul E este specific părții SPO și este explicat în detaliu mai jos.

Figura 4: Structura părții SPO – titlurile normelor

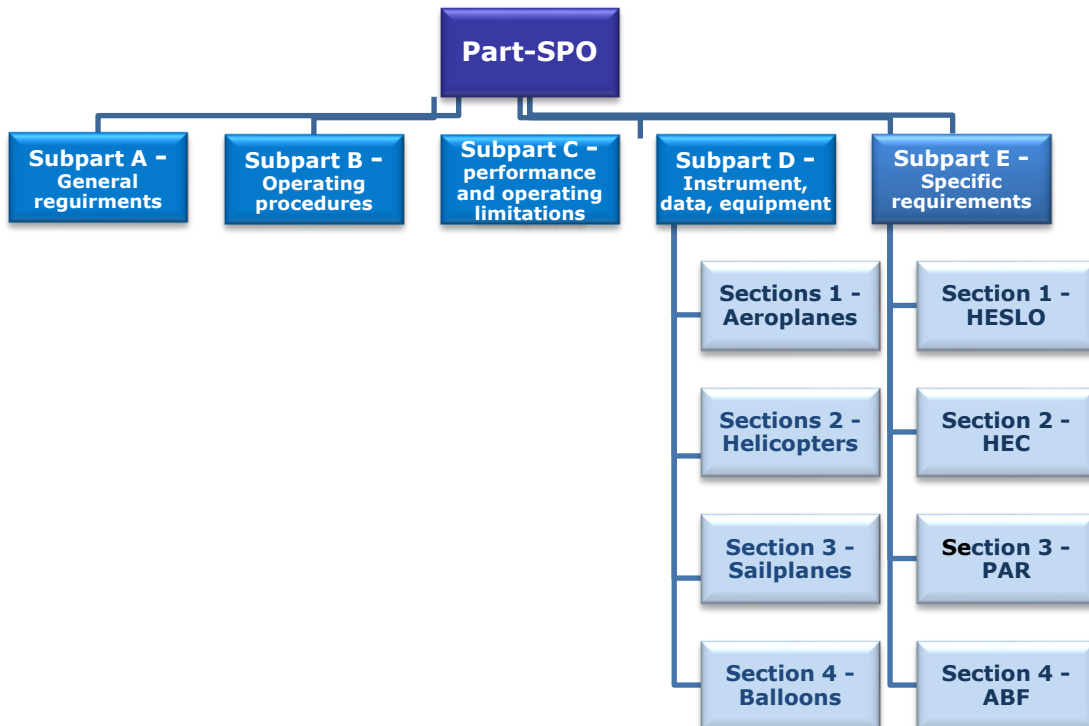
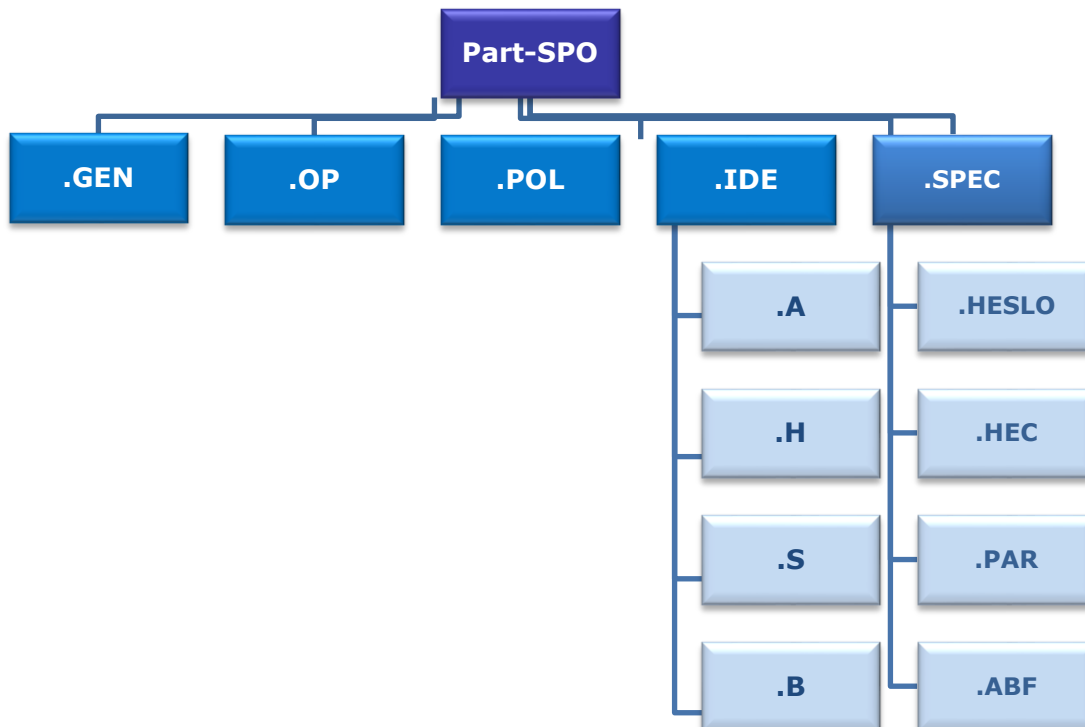


Figura 5: Structura părții SPO – identificarea normelor



II. De la lucru aerian la operațiunile specializate

31. Până acum, singura referire la orice activitate derulată în domeniul lucrului aerian s-a făcut sub egida JAA și în cadrul elaborării proiectului JAR-OPS4. În ziua de astăzi, în multe state membre ale Uniunii Europene, activitățile din domeniul lucrului aerian sunt reglementate în cadrul normelor generale privind aviația și se bazează pe anexa 6 partea II a OACI. Nu există SARP ale OACI care să se refere în mod special la lucrul aerian.
32. În 2006, s-a înființat subgrupul III al grupului de reglementare OPS.001 al AESA pentru a elabora norme privind lucrul aerian utilizând după caz proiectul JAR-OPS 0 și 4, precum și ținând seama de standardele naționale în acest domeniu. Grupul de reglementare OPS.001 a propus proiecte de norme și a publicat în 2009 NPA privind operațiunile aeriene, care a cuprins și activitatea desfășurată de subgrupul III privind lucrul aerian.
33. NPA 2009-02b a stabilit cerințele privind operațiunile comerciale altele decât transportul aerian comercial în capitolul C. Acest capitol a trebuit citit împreună cu capitolul A (GEN), care a stabilit cerințe bazate pe anexa 6 partea II a OACI. Ca urmare a fazelor de consultare publică și în acord cu Comisia Europeană, Agenția a revizuit structura normelor sale și a decis să împartă normele în părți diferite. Anexa VIII acoperă în prezent activități din domeniul lucrului aerian și se bazează în mare parte pe capitolul A și capitolul C din NPA 2009-02b. Grupul de revizuire al AESA instituit pentru a pregăti CRD a revizuit textul NPA ținând cont de noua structură a normelor și, în acord cu membrii acestui grup de revizuire, s-a decis numirea acestei părți „partea SPO”.
34. În timp ce în prezent partea SPO tratează în principal activități de lucru aerian, domeniul de aplicare al părții SPO se preconizează a fi mai extins decât ceea ce se consideră în general a fi lucru aerian. Într-adevăr, alte tipuri de zboruri sau de operațiuni pot fi de asemenea incluse în această parte în viitor: însă acestea nu se încadrează în categoria lucrului aerian propriu-zis.
35. O modificare importantă la NPA este faptul că partea SPO tratează acum operațiunile specializate desfășurate în regim necomercial. Agenția a decis să extindă domeniul de aplicare al părții SPO la operatorii necomerciali. Într-adevăr, multe activități care se încadrează în categoria operațiunilor specializate se desfășoară în regim necomercial, deși riscurile de securitate rămân aceleași ca și în cazul operațiunilor specializate desfășurate în regim comercial. În consecință, nereglementarea unei categorii de operatori care desfășoară de fapt aceleași operațiuni ca și alți operatori doar pe baza faptului că efectuează zborul în afara unui context comercial ar fi părut de natură să aducă prejudicii. În plus, cerințe mai puțin restrictive sau cerințe suplimentare sunt aplicabile și sunt necesare pentru orice operațiune specifică de lucru aerian. Includerea acestora în alte părți, cum ar fi partea NCC și partea NCO, ar fi avut un efect negativ asupra lizibilității acestor părți făcându-le astfel mult mai complexe.

III. Activități tratate în partea SPO

36. În 2006, subgrupul III al grupului de reglementare OPS.001 a identificat o serie de activități considerate ca fiind activități de lucru aerian. De atunci, Agenția a identificat mai multe activități care pot fi considerate a se încadra în lista propusă de către acest grup de reglementare.
37. Două puncte privind domeniul de aplicare al părții SPO au fost comentate pe larg.
 - Activitățile enumerate în domeniul de aplicare.

38. Principala reacție privind acest aspect a fost că unele activități nu ar trebui considerate operațiuni specializate, în special „zborurile de competiție” și „tractarea planoarelor”. Potrivit unor părți interesate, aceste activități sunt operațiuni normale, care intră sub incidența normelor generale de aviație, și prin urmare nu trebuie reglementate în cadrul acestei părți.
- Natura listei de activități.
39. Comentarii generale, în special din partea autorităților naționale, au afirmat că natura neexhaustivă a listei de activități propuse nu oferă certitudine în privința căror activități sunt tratate în această parte și care nu.
40. Prin urmare, avizul propune acum o definiție a operațiunii specializate în regulamentul-cadru, care cuprinde criteriile generale referitoare la scopul zborului. Aceasta este completată de o listă cu 19 categorii de activități considerate operațiuni specializate. Aceste activități sunt cunoscute în prezent de către Agenție ca având loc în statele membre ale Uniunii Europene la momentul actual.
41. Activitățile tratate în cadrul părții SPO sunt următoarele: operațiuni cu încărcătură exterioară cu elicoptere, operațiuni de transport de persoane la exterior, operațiuni de supraveghere cu elicoptere, operațiuni cu parașute și parașutism, zboruri agricole, zboruri de fotografiere aeriană, tractarea planoarelor, zboruri de publicitate aeriană, zboruri de calibrare, zboruri pentru lucrări în construcții, inclusiv operațiuni de pozare a cablurilor electrice, operațiuni de defrișare, operațiuni în cazul deversărilor de petrol, operațiuni de dinamitare a avalanșelor, operațiuni de supraveghere, inclusiv operațiuni de cartografiere aeriană, activități pentru controlul poluării, zboruri ale mass-media, zboruri pentru televiziune și film, zboruri pentru evenimente speciale, inclusiv demonstrații de zbor și zboruri de competiție, zboruri de păstorire și salvare a animalelor, zboruri de distribuire a medicamentelor de uz veterinar, operațiuni funerare pe mare, zboruri de cercetare științifică (altele decât cele prevăzute în anexa II la Regulamentul nr. 216/2008), însămânțarea norilor.
42. Având în vedere multitudinea de activități aeriene care se desfășoară în Europa în prezent, nu este posibilă alcătuirea unei liste exhaustive⁵. Mai mult, în viitor ar putea apărea noi activități care ar intra în categoria operațiunilor specializate. Astfel, Agenția nu poate limita activitățile la cele enumerate la SPO.GEN.005. Prin urmare, se precizează faptul că orice altă activitate decât cele deja menționate, care îndeplinește unul dintre criteriile de definire, se reglementează în conformitate cu partea SPO. Agenția consideră că lista de activități împreună cu definiția care cuprinde criteriile generale vor permite părților interesate să stabilească dacă o activitate aeriană se încadrează în partea SPO sau nu. În ceea ce privește zborurile de competiție și tractarea planoarelor, problema nu a fost atât norma în sine, cât termenul „specializate” și teama că în viitor ar putea fi introduse cerințe suplimentare. Competițiile se desfășoară pe baza normelor specifice stabilite de organizatorul evenimentului. Aeronavele pot zbura foarte aproape unele față de altele sau față de suprafață sau trebuie efectuate sarcini specifice. De asemenea, stresul indus de dorința de a câștiga cursa poate influența modul în care se execută zborul și poate prin urmare mări riscurile. În cazul tractării unui planor, aeronava trebuie să fie echipată în mod specific, iar pilotul trebuie să dețină o calificare suplimentară. În

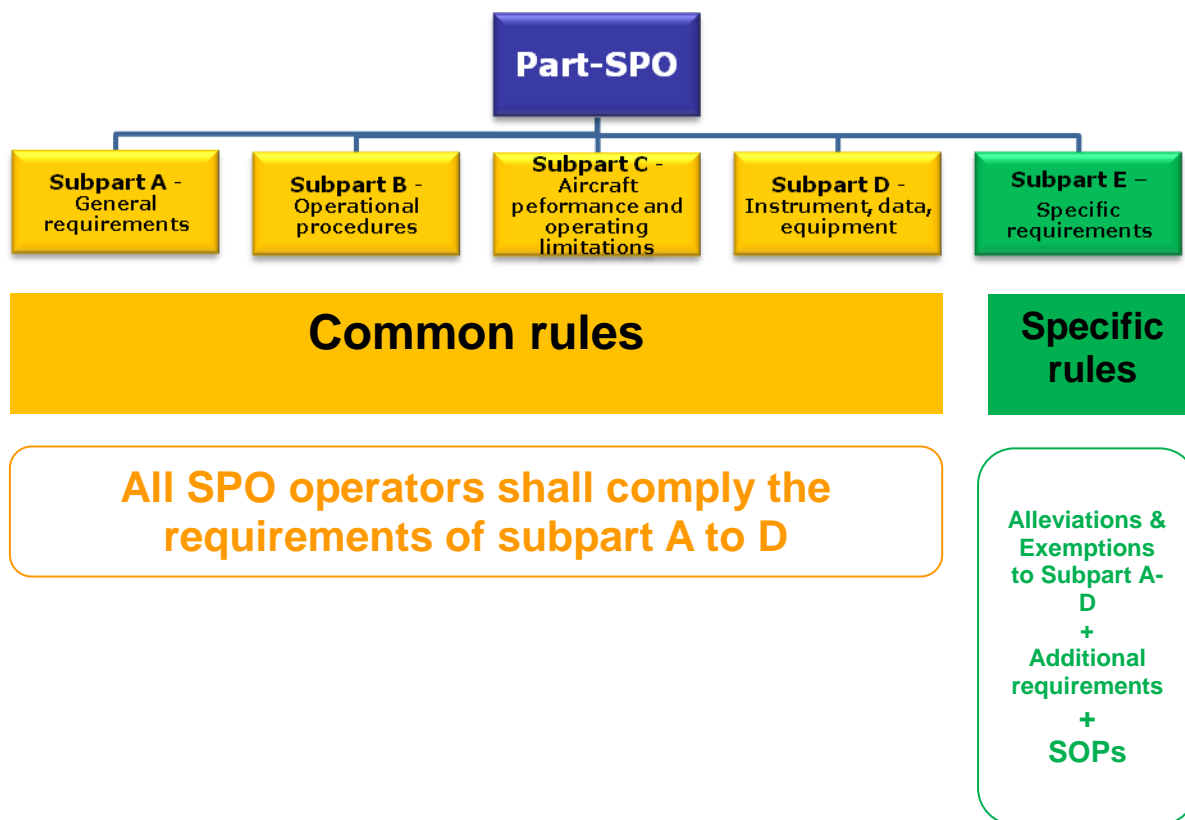
⁵ Nu există o definiție a lucrului aerian care să cuprindă toate activitățile lucrului aerian. Definiția OACI se limitează, de asemenea, să enumere exemple. Alte autorități fie folosesc termenul lucru aerian, fie specifică anumite activități (de exemplu SUA), sau le numesc (alte) activități speciale de zbor și evenimente aviatice speciale (Canada).

comparație cu un zbor obișnuit de agrement sau de transport, este necesar să se ia măsuri preventive diferite. Ambele activități necesită o evaluare specifică a riscurilor înainte de efectuarea zborului și proceduri corespunzătoare de atenuare a riscurilor. Acesta este motivul pentru care au fost incluse în partea SPO.

IV. Natura specifică a operațiunilor specializate

44. Partea SPO tratează norme privind activități de o natură foarte aparte. Ea conține un set complet de norme referitoare la operațiunile specializate cu aeronave complexe motorizate și cu aeronave altele decât cele complexe motorizate.
45. Operațiunile cuprinse în partea SPO au caracteristici specifice:
 - aeronava se utilizează pentru efectuarea unei sarcini specifice, care exclude practic zborurile „normale” de agrement sau de transport;
 - sarcinile specifice prezintă riscuri specifice, care necesită prin urmare măsuri specifice de atenuare, având în vedere că de exemplu aeronava zboară la o altitudine foarte joasă, zborul se execută prin aplicarea de manevre neobișnuite, se execută ridicarea sau tractarea de încărcături/mărfuri la exterior, persoane pot intra în aeronavă sau o pot părăsi în timpul zborului, din aeronavă se eliberează substanțe sau sunt necesare echipamente speciale pentru a îndeplini misiunea zborului; și
 - operațiunea poate implica alte persoane decât pilotul, adică specialiști în domeniu.
46. În plus, partea SPO introduce conceptul de „specialist în domeniu”. Un specialist în domeniu este o persoană desemnată de către operator sau de o terță parte sau care activează în calitate de întreprindere și care efectuează activități la sol direct asociate cu un domeniu specializat sau care îndeplinește activități specializate la bord sau din interiorul aeronavei. Definiția este inclusă în regulamentul-cadru deoarece acolo se utilizează termenul.
47. Utilizarea denumirii „specialist în domeniu” a fost puternic susținută și solicitată de către grupul de reglementare, precum și de comunitatea din domeniul lucrului aerian care a comentat NPA și CRD. Motivul prezentat și adoptat de către Agenție a fost că aceste persoane necesită o formare specială și o informare specială, indiferent de către cine sunt numite și cine le solicită să desfășoare misiuni de lucru aerian. S-a considerat că denumirea „pasager” este derutantă în acest context.
48. Din punct de vedere legal, specialiștii în domeniu sunt fie membri ai echipajului, fie pasageri. În conformitate cu definiția de membru al echipajului din anexa I, un „membru al echipajului înseamnă o persoană desemnată de un operator să execute sarcini la bordul unei aeronave”. Dacă nu este desemnat de către operator, un specialist în domeniu este un pasager.
49. Capitolul E — Cerințe specifice
50. Agenția ține cont de toate comentariile pozitive primite în cadrul consultării pentru CRD privind introducerea acestui capitol, care este foarte apreciată de comunitatea din domeniul lucrului aerian și de autoritățile naționale.
51. Partea SPO se împarte în 5 capitole. Capitolele A-D conțin norme comune pentru toți operatorii SPO. Capitolul E a fost introdus cu scopul de a îndeplini următoarele 3 obiective specifice:

- Obiectivul 1: să se propună cerințe suplimentare, dacă este necesar. Din cauza paletei foarte largi de activități care se încadrează în partea SPO, cerințe suplimentare pentru o anumită activitate sunt uneori necesare și sunt prin urmare tratate în acest capitol, deoarece nu pot fi aplicate tuturor operatorilor SPO. De exemplu, operatorii de elicoptere care efectuează operațiuni de transport cu elicopterul pe dispozitive de suspendare exterioară au nevoie de echipamente suplimentare față de cele solicitate în conformitate cu capitolul D (IDE), deoarece natura misiunii implică instalarea sau prezența unor echipamente specifice, care nu sunt necesare pentru alte activități.
- Obiectivul 2: să se permită scutirile necesare sau aplicarea unor cerințe mai puțin restrictive față de normele comune. Este posibil ca unele norme cuprinse în capitolele A-D să nu corespundă tuturor tipurilor de operațiuni specializate sau ca respectarea lor să fie chiar un obstacol pentru îndeplinirea în siguranță a misiunii. Prin urmare, este necesar să se asigure flexibilitatea și proporționalitatea normelor.
- Obiectivul 3: să se includă specificații detaliate, care servesc drept bază pentru SOP ale operatorului. Acest capitol conține 2 specificații detaliate, care au fost elaborate de operatori și revizuite de Agenție în colaborare cu experții grupului de revizuire. Ele sunt stabilite în AMC, pentru a permite flexibilitatea necesară indispensabilă unor operațiuni specializate. Deși operatorii SPO vor fi nevoiți să respecte cerințe de nivel înalt, este important să li se ofere o flexibilitate maximă, pentru a pune în aplicare în mod eficient aceste cerințe, astfel încât să se garanteze faptul că pot îndeplini sarcina specializată și pot desfășura operațiunile cu un nivel ridicat de siguranță.



52. În prezent, au fost introduse în acest capitol 4 operațiuni specializate. Secțiunea 1 (Operațiuni de transport cu elicopterul pe dispozitive de suspendare exterioară) și secțiunea 2 (Transportul de persoane la exterior) cuprind specificațiile detaliate menționate mai sus. Secțiunea 3 (Operațiuni cu parașute) și secțiunea 4 (Zboruri acrobactice) conțin cerințe mai puțin restrictive sau scutiri. Există posibilitatea elaborării unor specificații mai detaliate printr-o sarcină de reglementare separată.

53. Capitolul E se împarte după cum urmează:

- Secțiunea 1 - Operațiunile de transport cu elicopterul pe dispozitive de suspendare exterioară (HESLO) sunt activități efectuate în scopul transportului de încărcături la exterior prin diverse mijloace (de exemplu prin suspendare, în capsule sau pe cadre exterioare). S-au adăugat unele cerințe privind echipamentele, deoarece sunt considerate necesare pentru realizarea oricărui zbor HESLO. Această secțiune conține specificații din AMC care a fost comentat pe larg. Ele vor fi disponibile odată cu decizia AESA.
- Secțiunea 2 - Transportul de persoane la exterior (HEC) reprezintă activități care se efectuează în scopul de a transporta oameni ca încărcături exterioare de la/la aerodromuri și/sau zone de operare. Acestea exclud transferul piloților pe mare sau operațiunile de ridicare efectuate în cadrul serviciilor medicale de urgență cu elicoptere, care sunt ambele activități de transport aerian comercial aflate sub incidența SPA.HHO. În ceea ce privește HESLO, s-au adăugat cerințe suplimentare privind echipamentele din motive de siguranță. Specificațiile din AMC vor fi

disponibile odată cu decizia AESA luând în considerare reacțiile primite în cadrul consultării pentru CRD.

- Secțiunea 3 - Operațiuni cu parașute (PAR) conține o serie de cerințe mai puțin restrictive în raport cu normele de la capitolele A-D, pentru ca săritorii (menționați în normă ca specialiști în domeniu) să-și execute sarcinile. De exemplu, aceștia trebuie să fie capabili să sară din aeronavă și prin urmare cerința de a fi imobilizați nu se aplică pentru ei. De asemenea, specialiștii în domeniu care efectuează demonstrații de zbor cu dispozitive care produc dăre de fum nu trebuie să respecte (în anumite condiții) cerința privind interzicerea eliberării de materiale periculoase deasupra zonelor aglomerate, în caz contrar ei neputând să-și îndeplinească sarcina. De asemenea, se introduce o cerință mai puțin restrictivă pentru necesarul de oxigen și s-a identificat o scutire pentru evitarea cerințelor irealizabile referitoare la echipamente. În cele din urmă, a fost introdusă o cerință suplimentară pentru a decide transportul unui ELT de către pilotul comandant pentru operațiuni cu balonul deasupra apei, în cazurile în care pot fi transportate mai mult de 6 persoane.
- Secțiunea 4 - Zboruri acrobatice (ABF) conține scutirile necesare în scopul evitării impunerii prea multor cerințe inutile pentru acest tip de operațiune. Se introduc scutiri pentru a evita transportul truselor de prim ajutor sau al stingătoarelor manuale de incendiu.

V. Reacții specifice și modificările principale

SPO.GEN.106 Responsabilitățile specialiștilor în domeniu

54. S-a elaborat o nouă dispoziție în scopul identificării clare a responsabilităților specialiștilor în domeniu. După cum s-a menționat mai sus, specialiștii în domeniu pot fi considerați uneori ca fiind un membru al echipajului - ale căror responsabilități sunt definite în SPO.GEN.105 - și alteleori ca fiind un pasager. În scopul de a defini în mod clar responsabilitățile în ambele cazuri, SPO.GEN.106 prevede sarcini și obligații pentru specialiștii în domeniu care nu activează în calitate de membru al echipajului.

SPO.GEN.155 Transportul bunurilor periculoase

55. Transportul bunurilor periculoase trebuie să se desfășoare în conformitate cu instrucțiunile tehnice ale OACI. Acest paragraf precizează cazurile specifice în care pot fi transportate bunuri periculoase fără a deține o aprobare specifică în conformitate cu SPA.DG. Acest lucru este valabil de exemplu atunci când bunurile periculoase sunt transportate la bordul aeronavelor în scopuri specializate. Instrucțiunile tehnice ale OACI enumeră cazurile relevante. Alte cerințe mai puțin restrictive se preconizează în capitolul E pentru HESLO, atunci când operatorii transportă bunuri periculoase în/din zone fără personal sau locuri îndepărtate. Aplicarea dispozițiilor relevante complete din instrucțiunile tehnice nu a fost considerată posibilă. Scutirea trebuie aprobată de autoritatea competentă.

SPO.OP.130/131 Aprovizionarea cu combustibil și lubrifiant – avioane/elicoptere

56. Pentru zborurile VFR, pilotul comandant trebuie să inițieze un zbor numai în cazul în care are certitudinea că elicopterul are combustibil și lubrifiant suficient pentru a zbura la aerodromul/zona de operare preconizat(ă) pentru aterizare și ulterior combustibil și lubrifiant pentru 20 de minute de zbor. Multe părți interesate au solicitat introducerea unei cerințe mai puțin restrictive, deoarece multe zboruri pentru activități de lucru aerian de scurtă durată trebuie să fie cât mai ușoare posibil pentru a permite îndeplinirea sarcinii. În urma acestei solicitări, Agenția permite în prezent ca operatorii să transporte combustibil și lubrifiant pentru numai 10 minute, însă numai cu condiția ca zborul să rămână în limita a 25 NM de la aerodromul/zona de operare de unde s-a plecat.

SPO.OP.135 Briefingul privind siguranța

57. Briefingul privind siguranța se adaptează la natura specifică a operațiunilor specializate și trebuie să fie mai detaliat decât briefingul obișnuit al pasagerilor. El poate fi înlocuit cu un program de formare.

SPO.OP.185 Simularea situațiilor anormale în zbor

58. În conformitate cu normele generale, această cerință interzice pilotului comandant executarea de simulări (situații anormale sau de urgență) în cazul în care transportă la bord specialiști în domeniu, cu excepția cazului în care acestea au ca scop formarea.

SPO.OP.200 Detectarea apropierii de sol

59. Această cerință cuprinde o normă de siguranță foarte generală, care precizează că, atunci când se detectează o apropiere nedorită de sol, de către un membru al echipajului sau de către un sistem de avertizare privind apropierea față de sol, pilotul trebuie să inițieze imediat acțiuni corective pentru a stabili condiții de zbor în siguranță. Pentru unele operațiuni specializate însă, cum ar fi zborurile agricole (la care zborul trebuie să se desfășoare la o distanță de la sol situată sub cea care ar declanșa un GPWS), s-a considerat necesar să se prevadă o anumită flexibilitate permițând pilotului dezactivarea lui.

SPO.OP.205 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS) – avioane și elicoptere complexe motorizate

60. Această cerință obligă operatorul să instituie proceduri pentru a garanta că, atunci când ACAS II este instalat și funcțional, acesta se utilizează în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1332/2011. În cazul în care este instalat și funcțional, trebuie să se aplice același principiu ca și în cazul sistemului de avertizare privind apropierea față de sol. Această cerință mai puțin restrictivă se referă la activități de tipul zborurilor de competiție sau zborurilor acrobatice, în care este posibil ca aeronavele să zboare foarte aproape una de alta.

SPO.POL.146 Criterii de performanță - elicoptere

61. Această dispoziție cuprinde cerințele privind categoria de performanță pentru elicopterele care operează deasupra unor zone aglomerate. Această cerință a fost comentată pe larg, în special SPO.POL.146 litera (a). Operatorii de elicoptere s-au opus cu tărie obligației de a deține exclusiv o certificare de categoria A pentru a opera în aceste zone. Ei susțin că nu ar putea să mai opereze, deoarece în prezent cei mai mulți operează doar cu elicoptere din categoria de performanță B, chiar și în zone aglomerate. Agenția a ținut cont de această situație. Cerința a fost modificată pentru a permite elicopterelor din categoria de performanță B să zboare deasupra zonelor aglomerate, însă cu două condiții: trebuie luate măsuri de siguranță pentru a preveni riscuri excesive pentru persoanele sau proprietățile de la sol, iar după instituirea acestor măsuri de siguranță, operațiunea trebuie aprobată de autoritatea competentă.

Transportul și utilizarea oxigenului suplimentar

62. Următoarele norme privind echipamentele de distribuire a oxigenului pentru avioane și elicoptere altele decât cele complexe au fost discutate și comentate pe larg:
- SPO.OP.195 Utilizarea oxigenului suplimentar și
 - SPO.IDE.A/H.175 Oxigenul suplimentar – avioane/elicoptere nepresurizate.
63. În general, se solicită pentru SPO cerințe mai puțin restrictive în raport cu aceste norme, pe baza practicii operaționale curente din unele state membre.
64. În urma revizuirii comentariilor și a materialelor primite pe această temă, Agenția a indicat următoarele:
- Cerințele privind elicopterele presurizate au fost eliminate deoarece în UE nu se operează elicoptere presurizate.
 - Textul actual cu privire la avioane a fost menținut aliniat cu cerințele NCC.IDE și NCO.IDE, având în vedere că riscul de hipoxie a pilotului ar putea duce la situații periculoase care prezintă un risc inacceptabil pentru terți.
 - Agenția a luat în special în considerare faptul că fiziologia umană nu diferă în funcție de natura operațiunilor efectuate sau de complexitatea aeronavei.
 - Agenția recunoaște de asemenea evaluările efectuate de OACI pe această temă, disponibile în Doc. 8984 Manualul de medicină aeronautică civilă în ultima versiune modificată, din 2008. Acest document conține în special o descriere a efectelor hipoxiei la altitudini diferite și fundamentează necesitatea cerinței.
 - Cu toate acestea, se admit următoarele:
 - Anumite activități SPO ar fi puternic afectate sau restrânse de cerințele privind transportul și utilizarea oxigenului suplimentar.
 - Experiența generală în domeniul operațiunilor la altitudini mari fără oxigen a anumitor operatori SPO
 - Piloții și specialiștii în domeniu cu experiență îndelungată și consacrată de zbor în anumite regiuni muntoase pot fi adaptați fiziologic la aceste altitudini.
 - Criterii de reducere a riscurilor și de limitare a timpului de expunere la altitudini mari fără oxigen pot fi definite și puse în aplicare în cadrul SOP.

- Prin urmare, deși menține cerința generală privind transportul și utilizarea de oxigen suplimentar, Agenția a luat în considerare natura specifică a anumitor activități SPO și a avut în vedere impunerea unei cerințe mai puțin restrictive, în anumite condiții, cu aprobarea prealabilă a autorității competente.

Echipamentele de reducere a riscului de prăbușire

65. Cerința a fost eliminată în urma comentariilor primite, care subliniau dificultatea de punere în aplicare într-un mod proporțional luând în considerare aspecte referitoare la proiectare și la momentul punerii în aplicare. Agenția o va reevalua în viitor printr-o sarcină de reglementare specială.

SPO.IDE.A.130 Sistemul de avertizare și de informare asupra configurației terenului (TAWS)

66. Textul a fost revizuit pentru a clarifica aplicabilitatea cerinței și se adaugă cerințe mai puțin restrictive în capitolul E.

SPO.IDE.H.195 Zborul deasupra apei – elicoptere altele decât cele complexe motorizate și SPO.IDE.H.197 Vestele de salvare – elicoptere complexe motorizate

67. Cerința privind iluminarea electrică pentru vestele de salvare a fost menținută pentru elicoptere, în concordanță cu părțile NCC și NCO. În plus, în urma comentariilor primite, s-a clarificat faptul că vestele de salvare nu trebuie neapărat depozitate în anumite locuri de unde să poată fi utilizate imediat, ci pot fi de asemenea purtate direct de către persoanele care le utilizează.
68. Se adaugă de asemenea condiții pentru a ține cont de cazul tipurilor de elicoptere cu două motoare, care sunt clasificate ca „elicoptere altele decât cele complexe”.

SPO.IDE.B.140 Diverse echipamente

69. Aplicabilitatea anumitor elemente incluse în categoria echipamentelor diverse pentru baloane, cum ar fi mănușile de protecție sau cuțitul, a fost revizuită sub aspectul categoriei de baloane în urma comentariilor și recomandărilor experților.

Köln, 16 aprilie 2012

P. GOUDOU
Director executiv