



STANOVISKO Č. 2/2012

EURÓPSKEJ AGENTÚRY PRE BEZPEČNOSŤ LETECTVA

zo 16. apríla 2012

k nariadeniu Komisie, ktorým sa ustanovujú vykonávacie predpisy pre leteckú prevádzku

„Letecká prevádzka - OPS (časť SPO)“

Obsah

Zhrnutie	3
Úvod	4
I. Všeobecné informácie	4
II. Rozsah pôsobnosti stanoviska	4
III. Konzultácie	5
IV. Dohovor o číslovaní predpisov	7
Zastrešujúce nariadenie o leteckej prevádzke	9
I. Rozsah pôsobnosti	9
II. Prehľad reakcií	9
III. Vysvetlenia	9
Príloha VIII - Časť SPO	10
I. Rozsah pôsobnosti	10
II. Od leteckých prác k špeciálnej prevádzke	12
III. Činnosti upravované časťou SPO	12
IV. Osobitný charakter špeciálnej prevádzky	14
V. Konkrétne reakcie a hlavné zmeny	16

Zhrnutie

Súčasťou tohto stanoviska sú tieto dokumenty:

- zmena a doplnenie zastrešujúceho nariadenia o leteckej prevádzke vrátane zmien a doplnení prílohy I – Vymedzenia pojmov;
- príloha VIII - časť SPO, technické požiadavky na špeciálnu prevádzku (obchodnú a neobchodnú) letúnov, vrtuľníkov, vetroňov a balónov.

Vypracovanie týchto požiadaviek bolo založené na týchto cieľoch:

- zachovať vysokú úroveň bezpečnosti;
- zabezpečiť primerané predpisy;
- zaručiť prevádzkovateľom a orgánom flexibilitu a výkonnosť.

Toto stanovisko je výsledkom rozsiahlych konzultácií, na ktorých sa podieľali úrady, združenia, prevádzkovatelia a odborníci na letectvo.

Stanovisko k zvyšným oddielom prílohy IV - Časti CAT týkajúce sa vetroňov a balónov, ako aj letov letúnov a vrtuľníkov z bodu A do bodu A, bude uverejnené neskôr.

Úvod

I. Všeobecné informácie

1. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008¹ (ďalej len „základné nariadenie“), zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 1108/2009² vytvára vhodný a komplexný rámec na vymedzenie a vykonávanie spoločných technických požiadaviek a administratívnych postupov v oblasti civilného letectva.
2. Účelom tohto stanoviska je pomôcť Európskej komisii pri stanovovaní vykonávacích predpisov pre leteckú prevádzku.
3. Toto stanovisko bolo prijaté podľa postupu stanoveného správnu radou Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“)³ v súlade s ustanoveniami článku 19 základného nariadenia.

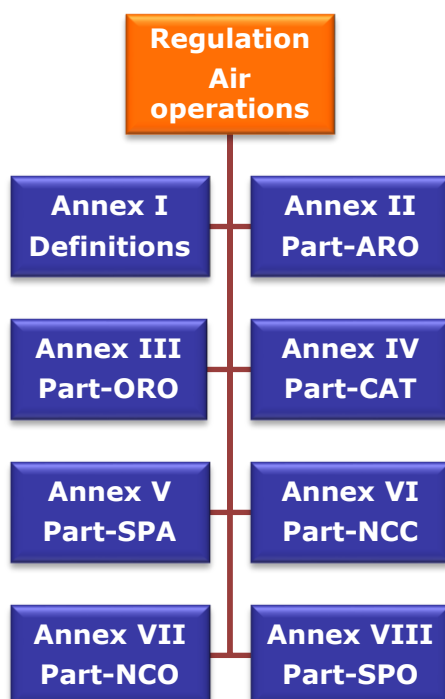
II. Rozsah pôsobnosti stanoviska

4. Súčasťou tohto stanoviska sú tieto dokumenty:
 - zmena a doplnenie zastrešujúceho nariadenia o leteckej prevádzke vrátane zmien a doplnení prílohy I – Vymedzenia pojmov;
 - príloha VIII - časť SPO, technické požiadavky na špeciálnu prevádzku (obchodnú a neobchodnú) letúnov, vrtuľníkov, vetroňov a balónov;
5. Dokumenty k tomuto stanovisku sú založené na revidovanej štruktúre predpisov, ktorú navrhla Európska komisia a agentúra v apríli 2011. V tejto tabuľke je uvedený prehľad príloh k nariadeniu o leteckej prevádzke.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES. *Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1 – 49.*

² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 216/2008 v oblasti letísk, riadenia letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb a zrušuje smernica 2006/33/ES. *Ú. v. EÚ L 309, 24.11.2009, s. 51 – 70.*

³ Rozhodnutie správnej rady o postupe, ktorý má agentúra uplatňovať pri vydávaní stanovísk, technických podmienok osvedčovania a materiálov s usmerneniami (ďalej len „postup pri tvorbe predpisov“). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

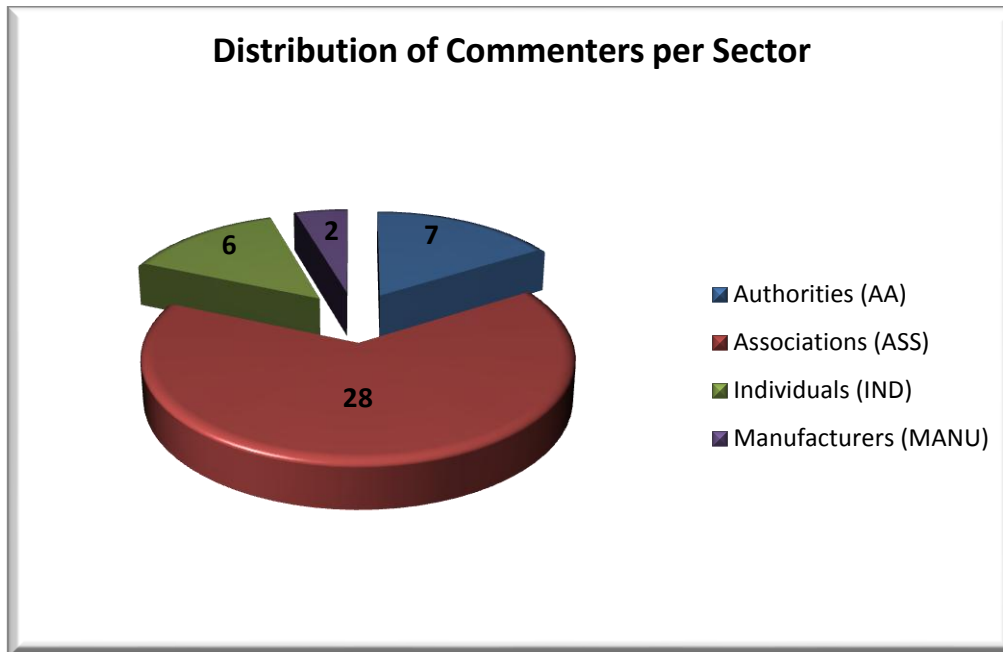
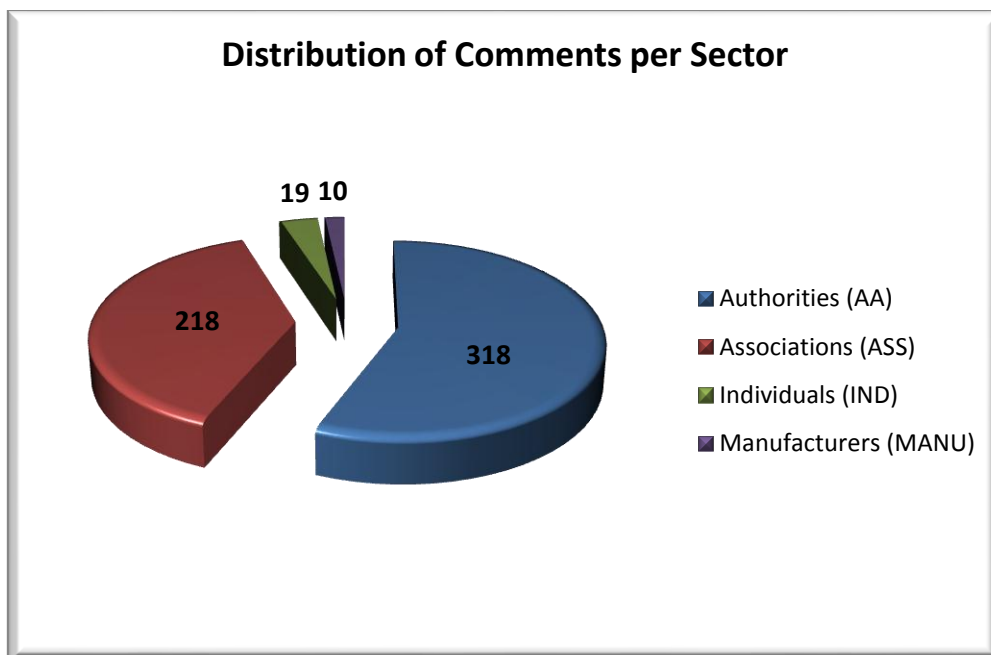
Obrázok 1: Prílohy k nariadeniu o leteckej prevádzke

III. Konzultácie

6. Toto stanovisko vychádza z dokumentu NPA 2009-02, ktorý obsahuje predbežné návrhy vykonávacích predpisov a súvisiacich prijateľných prostriedkov preukázania zhody (AMC) a materiálov s usmerneniami (GM) pre leteckú prevádzku.
 - Konzultačná fáza k oznámeniu NPA
7. Oznámenie NPA 2009-02 bolo uverejnené na webovej stránke agentúry EASA (<http://www.easa.europa.eu>) 30. januára 2009. Obdobie na konzultácie sa skončilo 31. júla 2009. Agentúra dostala celkom 13 775 pripomienok, z ktorých 350 sa týkalo rozsahu pôsobnosti tohto stanoviska.
 - Konzultačná fáza k dokumentu CRD (dokument pripomienok a odpovedí)
8. Zhrnutia pripomienok, súvisiace odpovede na zhrnuté pripomienky a navrhované znenie revidovaného predpisu podrobne prerokovali tieto štyri skupiny pre posudzovanie tvorby predpisov:
 - RG01 (CAT) so zameraním na predpisy týkajúce sa prevádzky obchodnej leteckej dopravy;
 - RG02 (SPO) so zameraním na predpisy týkajúce sa špeciálnej prevádzky;
 - RG03 (NCC) so zameraním na predpisy týkajúce sa neobchodnej prevádzky zložitých motorových lietadiel; a
 - RG04 (NCO) so zameraním na predpisy týkajúce sa neobchodnej prevádzky iných ako zložitých motorových lietadiel.
9. Návrh znenia dokumentu CRD k časti SPO preskúmala skupina RG02.
10. Agentúra pred uverejnením dokumentu CRD vykonala aj kontrolu súladu s ostatnými časťami (časťou CAT a časťami NCC a NCO).

11. Na základe rozsiahlych konzultácií s úradmi, združeniami a prevádzkovateľmi agentúra 27. septembra 2011 uverejnila dokument CRD OPS III. Obdobie na poskytnutie reakcií sa skončilo 31. januára 2012.
 - Stretnutie s členmi skupiny pre posudzovanie tvorby predpisov a webová konferencia
12. Počas konzultačnej fázy agentúra 23. – 24. novembra 2011 zorganizovala dodatočné stretnutie s členmi skupiny RG02 (k časti SPO), aby prediskutovala uverejnené znenie dokumentu CRD. Vďaka stretnutiu bolo možné vylepšiť znenie dokumentu CRD a dospelo sa k všeobecnej zhode. Diskutovalo sa najmä o kritériách výkonnosti pre vrtuľníky a o dvoch štandardných prevádzkových postupoch týkajúcich sa prevádzky vrtuľníkov s vonkajším nákladom na popruhu (HESLO) a prevádzky s vonkajším ľudským nákladom (HEC).
13. Agentúra okrem stretnutia s členmi skupiny pre posudzovanie zorganizovala 29. novembra 2011 verejnú webovú konferenciu s cieľom predstaviť dokument CRD a prediskutovať a vymeniť si informácie o časti SPO. Spätná väzba bola pozitívna.
 - Reakcie na dokument CRD
14. Agentúra prijala reakcie na dokument CRD od 43 subjektov vrátane národných úradov, výrobcov, združení a jednotlivcov. Celkový počet pripomienok je približne 560, z čoho 15 % sa opakuje.

Na ďalších obrázkoch je uvedený prehľad týchto reakcií.

Obrázok 2: Prehľad pripomienkujúcich subjektov, ktoré poskytli reakciu**Obrázok 3: Prehľad prijatých pripomienok**

15. Pri navrhovaní zmeny a doplnenia prílohy VIII k tomuto stanovisku sa posúdili, zodpovedali a zobrali do úvahy všetky reakcie.

IV. Dohovor o číslovaní predpisov

16. V súlade s usmerneniami agentúry týkajúcimi sa navrhovania právnych predpisov sa pri vykonávacích predpisoch uplatnil tento dohovor o číslovaní predpisov:

<časť>. <podčasť>. <oddiel>. <č.>

Vysvetlenie:

- <časť>: povinné – maximálne 4 písmená alebo čísla
príklady: SPO
- <podčasť>: povinné – maximálne 4 písmená alebo čísla
príklady: GEN, OP, POL, IDE, SPEC
- <oddiel>: povinné – maximálne 5 písmen alebo čísel
príklady: SPO.SPEC.HESLO
- <č.>: povinné – číslo predpisu - tri číslice, začínajúce od 100, ďalšie čísla sa zvyčajne číslujú ako prírastky v násobkoch čísla 5.

Zastrešujúce nariadenie o leteckej prevádzke

I. Rozsah pôsobnosti

17. Zastrešujúce nariadenie o „leteckej prevádzke“ vymedzuje všeobecné uplatňovanie častí, na ktoré sa vzťahuje, a navrhuje prechodné opatrenia v podobe výnimiek typu „opt-out“⁴. Je vypracované ako nariadenie o zmene a doplnení a vychádza z pôvodného zastrešujúceho nariadenia o leteckej prevádzke v znení, v akom ho odhlasoval výbor agentúry EASA pre balík CAT (stanovisko č. 4/2011).

II. Prehľad reakcií

18. Prijaté reakcie na zastrešujúce nariadenie o leteckej prevádzke sa týkali otázok súdržnosti, prechodných ustanovení, vydávania alebo nevydávania osvedčení všetkým obchodným prevádzkovateľom, rozsahu a vymedzenia špeciálnej prevádzky a vymedzenia pojmu odborník na úlohy.

III. Vysvetlenia

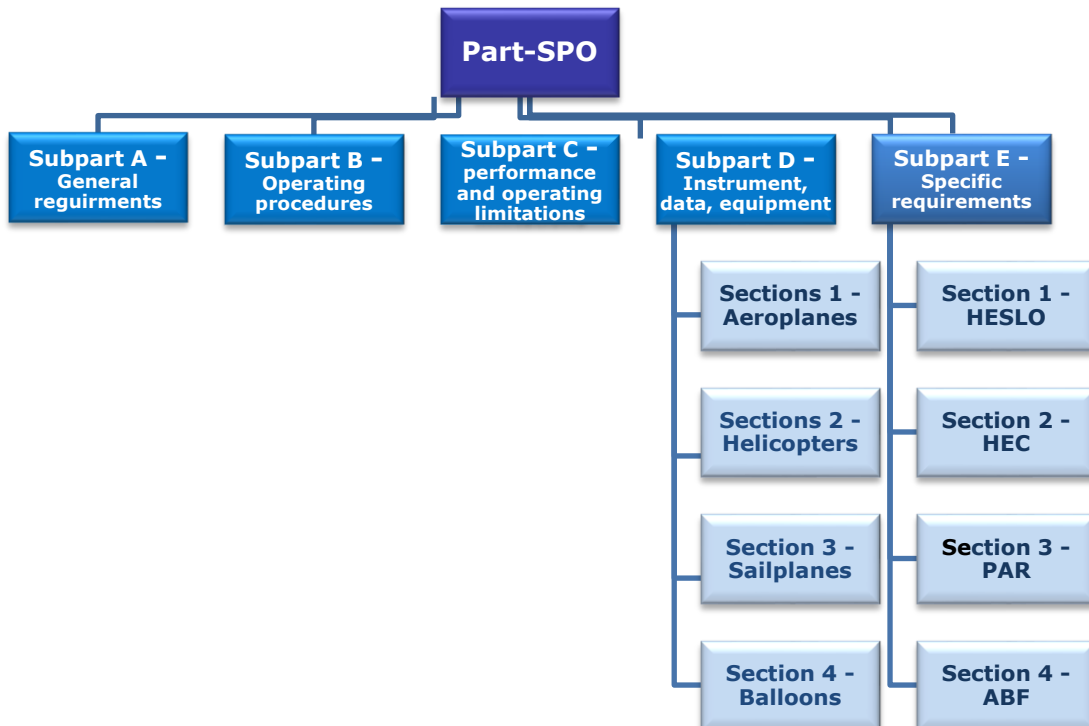
19. Článok 1 ods. 1 až 4 nariadenia o zmene a doplnení ustanovuje rozsah pôsobnosti nariadenia, ktoré sa zaoberá obchodnou a neobchodnou špeciálnou prevádzkou. Obchodní špeciálni prevádzkovatelia budú musieť získať osvedčenie, zatiaľ čo neobchodní špeciálni prevádzkovatelia zložitých motorových letúnov a vrtuľníkov budú musieť ohlásiť svoju činnosť príslušnému orgánu. Súvisiace ustanovenia týkajúce sa požiadaviek na osvedčovanie, ohlasovanie a organizáciu (časť ORO) boli uverejnené v stanovisku agentúry EASA č. 4/2011.
20. V článku 1 ods. 5 je vymedzená obchodná a neobchodná špeciálna prevádzka, ako aj pojem odborník na úlohy. Pojem je bližšie vysvetlený v kapitolách III a IV, ktoré sú uvedené ďalej.
21. Bola pridaná nová príloha VIII Časť SPO, ktorá obsahuje technické požiadavky na prevádzkové postupy, výkonnosť, vybavenie a niekoľko všeobecných požiadaviek týkajúcich sa špeciálnej prevádzky (článok 1 ods. 11). Príslušné uplatňovanie je uvedené v článku 1 ods. 8. Okrem toho pri prevádzke vo vymedzenom vzdušnom priestore, pri výkone činností, pri nižších ako minimálnych požiadavkách, alebo pri preprave nebezpečného tovaru sa požaduje, aby obchodní aj neobchodní špeciálni prevádzkovatelia získali osobitné povolenie. Ustanovenia spojené s takýmito činnosťami a povoleniami sú obsahom časti SPA (prevádzka vyžadujúca osobitné povolenie), ktorá bola uverejnená spolu so stanoviskom č. 4/2011. Nevyžaduje sa žiadna zmena zastrešujúceho nariadenia.
22. V článku 1 ods. 9 sa uvádzajú vysvetlenia týkajúce sa príslušných požiadaviek na obmedzenia letového času. Pri špeciálnej prevádzke sa zatiaľ naďalej uplatňujú vnútroštátne ustanovenia. Súvisiace vykonávacie predpisy budú navrhnuté v neskoršom štádiu.
23. V článku 1 ods. 10 nariadenia o zmene a doplnení sa uvádzajú ustanovenia týkajúce sa výnimiek typu „opt-out“. Vzhľadom na to, že v oblasti špeciálnej prevádzky neexistujú žiadne harmonizované ustanovenia a niektorí prevádzkovatelia musia mať osvedčenie, navrhuje sa všeobecná výnimka typu „opt-out“ v trvaní 3 rokov.
24. Článok 2 ustanovuje nadobudnutie platnosti požiadaviek nariadenia o zmene a doplnení.

⁴ Opt-out je typ prechodného opatrenia, ktoré členským štátom poskytuje možnosť odložiť dátum vykonania istého ustanovenia, a to až do zákonom stanovenej lehoty.

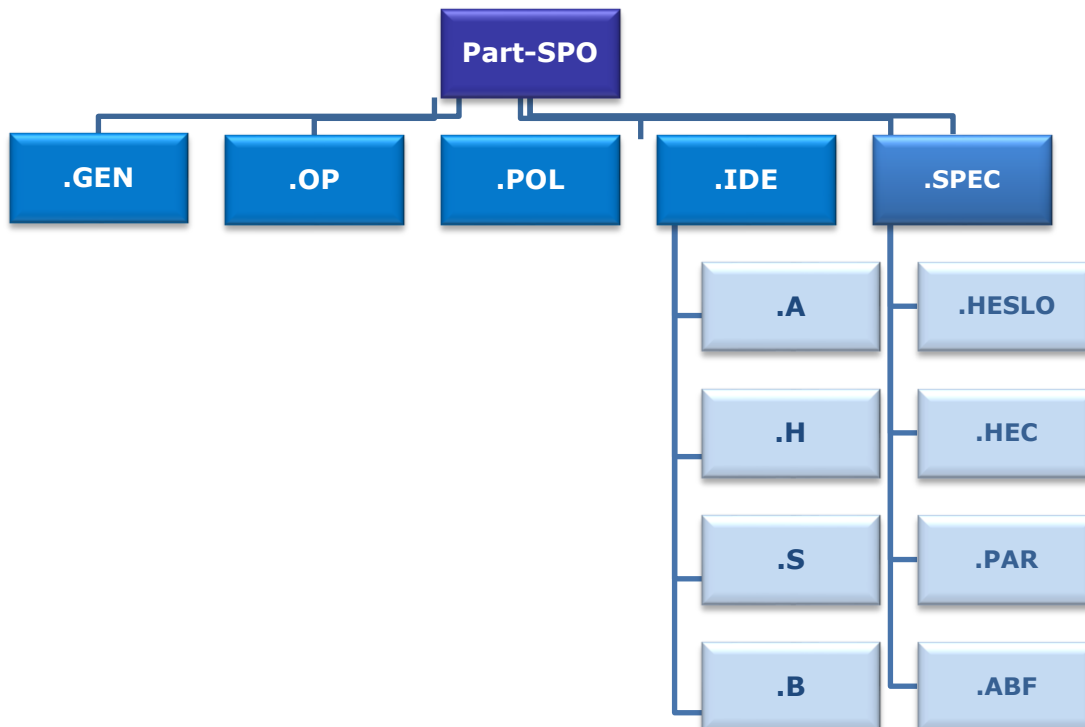
Príloha VIII - Časť SPO**I. Rozsah pôsobnosti**

25. Časť SPO by sa mala vykladať spolu s týmito dokumentmi:
- zastrešujúce nariadenie o leteckej prevádzke týkajúce sa predovšetkým dátumov uplatňovania a prechodných období;
 - príloha I - vymedzenia pojmov používaných v prílohách II až VIII;
 - príloha II - časť ARO, ktorá obsahuje, okrem iného, požiadavky na orgány pre prevádzkovateľov SPO týkajúce sa zodpovednosti za dohľad a osvedčovanie;
 - príloha III - časť ORO, ktorá obsahuje organizačné požiadavky na prevádzkovateľov SPO vykonávajúcich obchodnú špeciálnu prevádzku a neobchodnú špeciálnu prevádzku zložitých motorových lietadiel; a
 - príloha V - časť SPA, ktorá obsahuje požiadavky na prevádzku, ktorá si vyžaduje osobitné povolenie.
26. Časť SPO obsahuje technické požiadavky na obchodnú a neobchodnú špeciálnu prevádzku.
27. Táto časť pozostáva z piatich podčastí. Podčasť D, SPO.IDE a podčasť E, SPO.SPEC sa ďalej delia na oddiely s predpismi vzťahujúcimi sa na konkrétne lietadlá a konkrétnu prevádzku.
28. Štruktúra podčastí je porovnateľná so štruktúrou základných požiadaviek prílohy IV k základnému nariadeniu.
29. Štruktúra predpisov a predovšetkým oddielov bola navrhnutá tak, aby bolo v budúcnosti možné pridávať požiadavky týkajúce sa ďalších kategórií lietadiel alebo osobitnej prevádzky bez potreby zmien existujúceho znenia predpisov alebo existujúcej štruktúry.
30. Na obr. 4 a obr. 5 sa uvádza prehľad štruktúry časti SPO. Podčasť E sa osobitne vzťahuje na časť SPO a je bližšie vysvetlená ďalej.

Obrázok 4: Štruktúra časti SPO - hlavné položky predpisu



Obrázok 5: Štruktúra časti SPO - identifikátory predpisov



II. Od leteckých prác k špeciálnej prevádzke

31. Doteraz sa jediná zmienka o činnostiach v oblasti leteckých prác uvádzala v súvislosti so Spojenými leteckými úradmi a vypracúvaním návrhu predpisov JAR-OPS4. V súčasnosti sú letecké práce v mnohých európskych členských štátoch regulované v rámci všeobecných leteckých predpisov a vychádzajú z prílohy 6 časti II k dohovoru ICAO. Neexistujú normy a odporúčané postupy ICAO, ktoré by osobitne upravovali oblasť leteckých prác.
32. V roku 2006 bola zriadená podskupina III agentúry EASA skupiny na tvorbu predpisov OPS.001, ktorá mala vypracovať predpisy pre oblasť leteckých prác s prípadným využitím návrhov predpisov JAR-OPS 0 a 4, pričom mala tiež zohľadniť vnútroštátne normy v tejto oblasti. Skupina na tvorbu predpisov OPS.001 predložila návrhy predpisov a v roku 2009 uverejnila oznámenie o navrhovanej zmene a doplnení (NPA) týkajúce sa leteckej prevádzky, v ktorom boli zahrnuté aj výsledky činnosti podskupiny III vzťahujúce sa na oblasť leteckých prác.
33. V dokumente NPA 2009-02b sa ustanovujú požiadavky na obchodnú prevádzku okrem obchodnej leteckej dopravy v podčasti C. Táto podčasť sa musí vykladať spolu s podčasťou A (GEN), v ktorej sa ustanovujú požiadavky vychádzajúce z prílohy 6 časti II k dohovoru ICAO. Po fáze verejných konzultácií a so súhlasom Európskej komisie agentúra zrevidovala štruktúru svojich predpisov a rozhodla sa rozdeliť predpisy na niekoľko častí. Príloha VIII v súčasnosti upravuje oblasť leteckých prác a vo veľkej miere vychádza z podčasti A a podčasti C oznámenia NPA 2009-02b. Skupina pre posudzovanie agentúry EASA, ktorá bola zriadená s cieľom pripraviť dokument CRD, preskúmala znenie oznámenia NPA, pričom zohľadnila novú štruktúru predpisov, a so súhlasom členov skupiny pre posudzovanie sa rozhodlo, že táto časť bude niesť názov častí SPO.
34. Hoci časť SPO v súčasnosti upravuje najmä činnosti týkajúce sa leteckých prác, rozsah pôsobnosti časti SPO je širší, ako je oblasť, pod ktorou sa vo všeobecnosti rozumejú letecké práce. V skutočnosti môžu byť v budúcnosti do tejto časti zahrnuté aj iné druhy letov alebo prevádzky, ktoré však samy osebe nespádajú do kategórie leteckých prác.
35. Významnou zmenou v dokumente NPA je fakt, že časť SPO v súčasnosti upravuje špeciálnu prevádzku vykonávanú na neobchodnej báze. Agentúra sa rozhodla rozšíriť rozsah pôsobnosti časti SPO na neobchodných prevádzkovateľov. V skutočnosti sa mnoho činností spadajúcich pod špeciálnu prevádzku vykonáva na neobchodnej báze, pričom riziká pre bezpečnosť sú také isté ako pri obchodnej špeciálnej prevádzke. Preto by sa mohlo zdať nespravodlivé neregulovať kategóriu prevádzkovateľov, ktorí v podstate vykonávajú rovnakú prevádzku ako ostatní prevádzkovatelia, iba na základe skutočnosti, že lety neuskutočňujú v obchodnom rámci. Okrem toho úľavy alebo dodatočné požiadavky sa uplatňujú a vyžadujú pri každej prevádzke týkajúcej sa leteckých prác. Ich zaradenie do ostatných častí, ako sú časti NCC a NCO, by sa nepriaznivo prejavilo na zrozumiteľnosti týchto častí, ktoré by tak boli zložitejšie.

III. Činnosti upravované časťou SPO

36. V roku 2006 podskupina III skupiny na tvorbu predpisov OPS.001 identifikovala niekoľko činností, ktoré sa považujú za činnosti v oblasti leteckých prác. Agentúra odvtedy identifikovala viac činností, ktoré je možné zaradiť na zoznam navrhovaný skupinou na tvorbu predpisov.
37. K dvom bodom týkajúcim sa rozsahu časti SPO bolo prijatých množstvo pripomienok.

- Činnosti uvedené v rozsahu pôsobnosti.

38. Hlavná reakcia na tento aspekt sa týkala najmä skutočnosti, že niektoré činnosti by sa nemali považovať za špeciálnu prevádzku, predovšetkým „súťažné lety“ a „ťahanie klzáka“. Podľa niektorých zainteresovaných strán predstavujú spomínané činnosti bežnú prevádzku, na ktorú sa vzťahujú všeobecné letecké predpisy, a preto by nemali byť regulované v rámci tejto časti.

- Charakter zoznamu činností.

39. Vo všeobecných pripomienkach, najmä v pripomienkach vnútroštátnych orgánov, sa uvádzalo, že v dôsledku skutočnosti, že navrhovaný zoznam činností nie je úplný, nie je možné spoľahlivo určiť, na ktoré činnosti sa táto časť vzťahuje a na ktoré nie.

40. Preto sa teraz v stanovisku navrhuje vymedzenie špeciálnej prevádzky v zastrešujúcom nariadení, ktoré obsahuje všeobecné kritériá týkajúce sa účelu letu. Dopĺňa ho zoznam 19 kategórií činností, ktoré sa považujú za špeciálnu prevádzku. Tieto činnosti sa podľa aktuálnych informácií agentúry v súčasnosti vykonávajú v európskych členských štátoch.

41. Činnosti, ktoré upravuje časť SPO, sú: lety vrtuľníkov s vonkajším nákladom, lety s vonkajším ľudským nákladom, prieskumné lety vrtuľníkov, zoskoky s padákom a voľný pád, poľnohospodárske lety, lety na účely fotografovania zo vzduchu, ťahanie klzáka, reklamné lety, kalibračné lety, lety na účely konštrukčných prác vrátane montáží elektrického vedenia, práce na účely pílenia porastov, práce zamerané na odstraňovanie úniku ropy, operácie pri odstreľovaní lavín, prieskumné lety vrátane letov na účely mapovania terénu zo vzduchu, lety na účely kontroly znečistenia, lety na spravodajské a mediálne účely, lety na účely televízneho a filmového natáčania, lety pri špeciálnych udalostiach vrátane ukážok lietania na oblohe a súťažných letov, lety na účely zaháňania a záchranu zvierat, výsadkové lety veterínárov, lety na účely pochovania do mora, lety na účely vedeckého výskumu (okrem tých, ktoré upravuje príloha II k nariadeniu (ES) č. 216/2008), umelé vyvolávanie zrážok.

42. Vzhľadom na množstvo leteckých činností, ktoré sa dnes v Európe vykonávajú, nie je možné zostaviť úplný zoznam⁵. Okrem toho sa v budúcnosti môžu objaviť nové činnosti, ktoré by mali spadať pod špeciálnu prevádzku. Agentúra teda nemôže obmedziť zoznam na činnosti, ktoré sú uvedené v bode SPO.GEN.005. Preto je vysvetlené, že okrem uvedených činností časť SPO upravuje každú činnosť, ktorá spĺňa kritériá definície. Agentúra sa domnieva, že zoznam činností spolu s definíciou vrátane všeobecných kritérií umožní zainteresovaným stranám určiť, či letecká činnosť patrí do časti SPO alebo nie.

43. Pokiaľ ide o súťažné lety a ťahanie klzáka, problém nepredstavoval ani tak samotný predpis ako skôr pojem „špeciálny“ a obava z toho, že by sa v budúcnosti mohli zaviesť ďalšie požiadavky. Na súťaže sa vzťahujú osobitné predpisy, ktoré stanoví organizátor akcie. Lietadlá môžu letieť veľmi blízko vedľa seba alebo veľmi nízko nad povrchom, alebo je pri nich potrebné vykonať určité úlohy. Stres vyplývajúci zo snahy vyhrať súťaž môže takisto ovplyvniť spôsob letu, a tým zvýšiť riziko. V prípade ťahania klzáka musí byť lietadlo špeciálne vybavené a pilot musí mať dodatočnú kvalifikáciu. V porovnaní s bežným rekreačným alebo dopravným letom je nevyhnutné prijať ďalšie bezpečnostné opatrenia. Pri oboch činnostiach je pred uskutočnením letu potrebné posúdiť

⁵ Neexistuje definícia leteckých prác, ktorá by zahŕňala všetky činnosti v oblasti leteckých prác. Definícia organizácie ICAO sa tiež obmedzuje iba na vymenovanie príkladov. Ostatné úrady buď používajú pojem letecké práce, špecifikujú určité činnosti (napr. USA) alebo pre ne používajú označenia (rôzne) špeciálne letové prevádzky a špeciálne letecké akcie (Kanada).

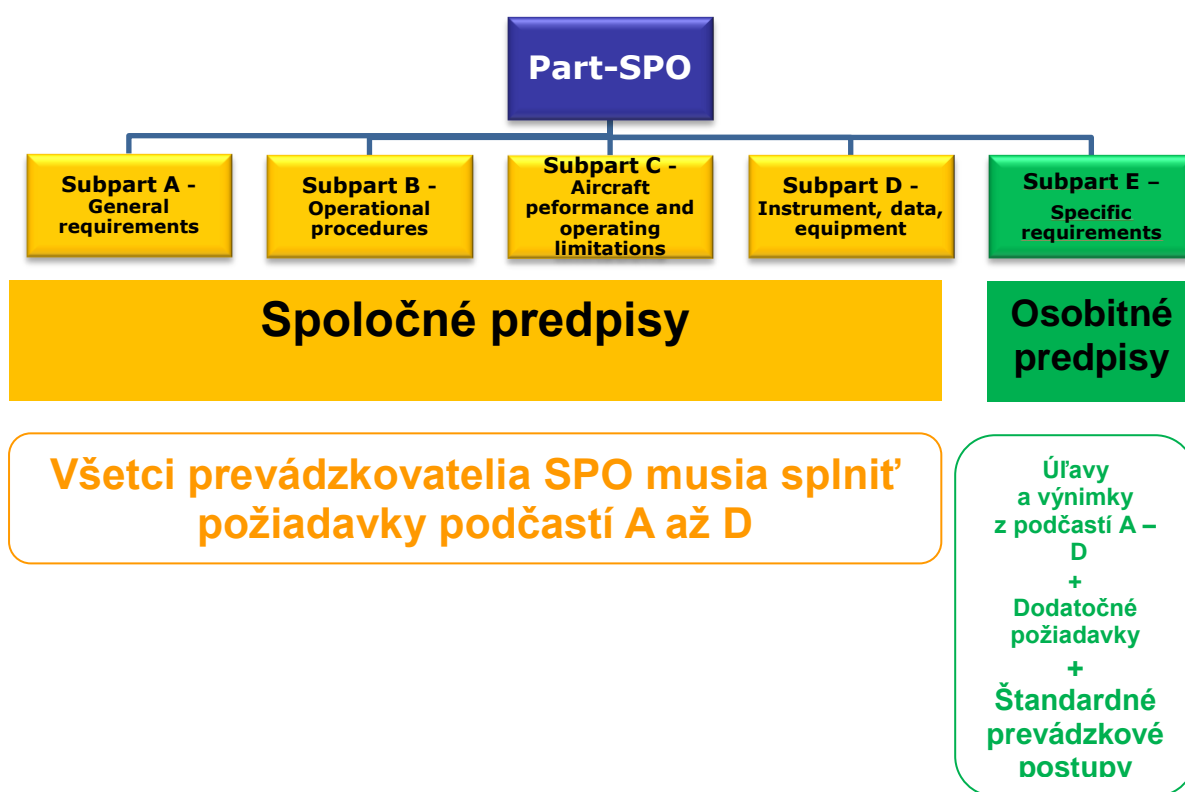
konkrétne riziká a postupovať podľa osvedčených postupov na zmiernenie týchto rizík. Preto boli spomínané činnosti zaradené do časti SPO.

IV. Osobitný charakter špeciálnej prevádzky

44. Časť SPO sa týka predpisov pre činnosti, ktoré sa navzájom svojou povahou veľmi líšia. Obsahuje úplný súbor predpisov zameraných na špeciálnu prevádzku zložitých motorových lietadiel a iných ako zložitých motorových lietadiel.
45. Prevádzka, ktorú upravuje časť SPO, má svoje špecifiká:
- lietadlá sa používajú na vykonávanie osobitných úloh, čím sa v podstate vylučujú „bežné“ rekreačné alebo dopravné lety;
 - osobitné úlohy predstavujú osobitné riziká, a preto si vyžadujú osobitné opatrenia na zmiernenie rizík, napríklad v prípadoch, ak lietadlo letí veľmi nízko, ak sa pri lete používajú neobvyklé manévry, ak sa dvíha alebo ťahá vonkajší náklad, ak osoby môžu počas letu vstupovať do lietadla alebo z neho vystupovať, ak sa z lietadla vypúšťajú látky alebo ak je na splnenie misie letu potrebné špeciálne vybavenie; a
 - prevádzky sa môžu okrem pilota zúčastniť iné osoby, napr. odborníci na úlohy.
46. Okrem toho sa v časti SPO zavádza pojem „odborník na úlohy“. Odborník na úlohy je osoba určená prevádzkovateľom alebo tretím subjektom alebo osoba vystupujúca ako podnik, ktorá vykonáva úlohy na zemi priamo súvisiace so špecializovanou úlohou alebo vykonáva špecializované úlohy na palube alebo z lietadla. Toto vymedzenie sa uvádza aj v zastrešujúcom nariadení, keďže je v ňom tento pojem použitý.
47. Používanie označenia „odborník na úlohy“ intenzívne obhajovala a požadovala skupina na tvorbu predpisov, ako aj zástupcovia spoločenstva v oblasti leteckých prác v rámci pripomienok k dokumentom NPA a CRD. Hlavným dôvodom, ktorý agentúra prezentovala a zohľadnila, bola skutočnosť, že týmto osobám je potrebné poskytnúť špeciálnu inštrukcia alebo výcvik bez ohľadu na to, kto ich vymenoval a kto od nich požaduje uskutočnenie misie v oblasti leteckých prác. Označenie „cestujúci“ sa v tomto ohľade považovalo za nejednoznačné.
48. Z právneho hľadiska sú odborníci na úlohy buď členovia posádky, alebo cestujúci. Podľa definície člena posádky uvedenej v prílohe I „člen posádky je osoba určená prevádzkovateľom na plnenie povinností na palube lietadla“. Odborník na úlohy, ktorého neurčí prevádzkovateľ, sa považuje za cestujúceho.
49. Podčasť E - Osobitné požiadavky
50. Agentúra berie na vedomie všetky pozitívne pripomienky prijaté počas konzultácií k dokumentu CRD týkajúce sa zavedenia tejto podčasti, ktorú veľmi uvítali zástupcovia oblasti leteckých prác aj vnútroštátne orgány.
51. Časť SPO sa delí na 5 podčastí. Podčasti A až D obsahujú spoločné predpisy pre všetkých prevádzkovateľov SPO. Podčasť E bola zavedená so zámerom splniť tieto 3 osobitné ciele:
- Cieľ 1: predložiť dodatočné požiadavky, ak sú potrebné. Vzhľadom na veľmi odlišnú povahu činností, ktoré spadajú pod časť SPO, je niekedy pre konkrétnu činnosť potrebné zaviesť dodatočné požiadavky. Dodatočné požiadavky sú preto zahrnuté v tejto podčasti SPO, pretože nie je možné ich uplatňovať pri všetkých prevádzkovateľoch SPO. Napríklad prevádzkovatelia vrtuľníkov vykonávajúci operácie s nákladom na popruhu musia mať okrem vybavenia požadovaného

v podčasti D (IDE) ešte dodatočné vybavenie, pretože charakter misie si vyžaduje inštaláciu alebo použitie špeciálneho zariadenia, ktoré pri iných činnostiach potrebné nie je.

- Cieľ 2: povoliť nevyhnutné výnimky alebo úľavy zo spoločných predpisov. Niektoré predpisy v podčastiach A až D nemusia byť pre rôzne druhy špeciálnej prevádzky vhodné. Niekedy môže byť dokonca dodržiavanie daných predpisov prekážkou pre bezpečné splnenie misie. Preto je potrebné zabezpečiť flexibilitu a proporcialitu predpisov.
- Cieľ 3: zahrnúť podrobné špecifikácie, ktoré by prevádzkovateľovi slúžili ako základ pre štandardné prevádzkové postupy. Táto podčasť obsahuje 2 podrobné špecifikácie, ktoré vypracovali prevádzkovatelia a ktoré agentúra preskúmala v rámci konzultácie s odborníkmi zo skupiny pre posudzovanie. Sú ustanovené v rámci prijateľných prostriedkov preukázania zhody (AMC) s cieľom zabezpečiť nevyhnutnú flexibilitu potrebnú pri špeciálnej prevádzke. Hoci prevádzkovatelia SPO musia spĺňať vysoké požiadavky, je dôležité poskytnúť im čo najväčšiu možnú flexibilitu, aby sa tieto požiadavky mohli efektívne splniť a aby sa zaručilo, že prevádzkovatelia budú schopní vykonať špecializovanú úlohu a zabezpečiť prevádzku s vysokou úrovňou bezpečnosti.



52. Momentálne sú v tejto podčasti zahrnuté 4 druhy špeciálnej prevádzky. Oddiel 1 (Prevádzka vrtuľníkov s vonkajším nákladom na popruhu) a oddiel 2 (Prevádzka s vonkajším ľudským nákladom) obsahujú podrobné špecifikácie, ktoré už boli uvedené. Oddiel 3 (Zoskoky s padákom) a oddiel 4 (Akrobatické lety) obsahujú nevyhnutné úľavy a výnimky. Podrobnejšie špecifikácie je možné vypracovať v rámci samostatnej úlohy tvorby predpisov.

53. Podčasť E sa delí na:

- Oddiel 1 - Prevádzka vrtuľníkov s vonkajším nákladom na popruhu (HESLO) zahŕňa činnosti, ktoré sa vykonávajú na účely prepravy vonkajšieho nákladu rôznymi spôsobmi (napr. v podvese, vo vonkajších závesníkoch alebo nosičoch). Bolo pridaných niekoľko požiadaviek na vybavenie, keďže sa považujú za nevyhnutné na účely vykonania akéhokoľvek letu vrtuľníka s vonkajším nákladom na popruhu. Tento oddiel obsahuje špecifikácie uvedené v prijateľných prostriedkoch preukázania zhody (AMC), ku ktorým bolo doručených množstvo pripomienok. Špecifikácie budú k dispozícii spolu s rozhodnutím agentúry EASA.
- Oddiel 2 - Lety s vonkajším ľudským nákladom (HEC) sú činnosti, ktoré sa vykonávajú na účely prepravy ľudí ako vonkajšieho nákladu z letísk a/alebo prevádzkových miest alebo na ne. Nepatrí sem preprava alebo vyťahovanie lodivoda v rámci vrtuľníkovej záchranej zdravotnej služby, pretože ide o činnosti obchodnej leteckej dopravy, ktoré spadajú pod predpis SPA.HHO. Pokiaľ ide o lety vrtuľníkov s vonkajším nákladom na popruhu, z bezpečnostných dôvodov boli pridané ďalšie požiadavky na vybavenie. Špecifikácie uvedené v AMC budú k dispozícii spolu s rozhodnutím agentúry EASA, ktoré zohľadnilo reakcie prijaté počas konzultácií k dokumentu CRD.
- Oddiel 3 - Zoskoky s padákom (PAR) obsahuje niekoľko úľav z predpisov v podčasťach A – D, ktoré umožňujú skokanom (v predpise označovaným za odborníkov na úlohy) vykonať ich úlohu. Napríklad musia byť schopní vyskočiť z lietadla, preto sa na nich nevzťahuje požiadavka pripútať sa. Takisto odborníci na úlohy, ktorí používajú dymové vlečné zariadenia na vytváranie obrazcov na oblohe, nemusia (za istých okolností) spĺňať požiadavku, ktorá im zakazuje vypúšťať nebezpečný náklad nad osídlenými oblasťami, inak by svoju úlohu nemohli vykonať. Tiež sa zavádza úľava, pokiaľ ide o požiadavky na kyslík, a bola stanovená výnimka s cieľom obísť neuskutočiteľné požiadavky na vybavenie. Pre lety balónom nad vodou, pri ktorých môže byť na palube viac ako 6 ľudí, bola pridaná dodatočná požiadavka, aby veliaci pilot disponoval núdzovým vysielateľom polohy.
- Oddiel 4 - Akrobatické lety (ABF) uvádza nevyhnutné výnimky s cieľom vyhnúť sa kladeniu priveľkého množstva zbytočných požiadaviek na tento druh prevádzky. Výnimky sa týkajú povinnosti disponovať súpravami prvej pomoci alebo ručným hasiacim prístrojom.

V. Konkrétne reakcie a hlavné zmeny

SPO.GEN.106 Povinnosti odborníka na úlohy

54. Bolo vypracované nové ustanovenie, ktorého cieľom je jednoznačné vymedzenie povinností odborníka na úlohy. Ako bolo uvedené, odborníka na úlohy je niekedy možné považovať za člena posádky - v tom prípade sú jeho povinnosti vymedzené v bode SPO.GEN.105 - a niekedy za cestujúceho. V bode SPO.GEN.106 sa uvádzajú úlohy a povinnosti odborníkov na úlohy, ktorí sa nepovažujú za členov posádky, aby sa jasne vymedzili povinnosti v oboch prípadoch.

SPO.GEN.155 Preprava nebezpečného tvaru

55. Preprava nebezpečného tovaru sa musí vykonávať v súlade s technickými pokynmi ICAO. V tomto odseku sa uvádzajú prípady, v ktorých je možné prepravovať nebezpečný tovar bez získania osobitného povolenia v súlade so SPA.DG. Týka sa to napríklad situácie, keď sa na palube lietadla prepravuje nebezpečný tovar na špeciálne účely. V technických pokynoch ICAO sú príslušné prípady uvedené v zozname. Ďalšia úľava sa predpokladá v prípade prevádzky vrtuľníkov s vonkajším nákladom na popruhu uvedenej v podčasti E, pri ktorej prevádzkovatelia prepravujú nebezpečný tovar z miest bez posádky alebo zo vzdialených miest alebo na miesta bez posádky alebo vzdialené miesta. Uplatňovanie všetkých príslušných ustanovení technických pokynov sa nepovažovalo za praktické. Výnimku musí schváliť príslušný orgán.

SPO.OP.130/131 Zásoba paliva a oleja - letúny/vrtuľníky

56. Pri letoch VFR môže veliaci pilot začať let, iba ak sa presvedčí, že vrtuľník má dostatočné zásoby paliva a oleja na let na letisko alebo prevádzkové miesto plánovaného pristátia, pričom by mu zostalo palivo a olej na ďalších 20 minút letu. Mnoho zainteresovaných strán požadovalo, aby sa zaviedla úľava, pretože pri mnohých letoch krátkeho trvania v oblasti leteckých prác musí byť lietadlo čo najľahšie, aby bolo možné úlohu vykonať. Po zohľadnení tejto žiadosti agentúra v súčasnosti umožňuje prevádzkovateľom disponovať palivom a olejom iba na 10 minút letu za predpokladu, že let sa bude vykonávať v dosahu 25 námorných míľ od letiska/prevádzkového miesta odletu.

SPO.OP.135 Inštruktáž o bezpečnosti

57. Inštruktáž o bezpečnosti je prispôbena osobitnému charakteru špeciálnej prevádzky a požaduje sa, aby bola dôkladnejšia ako bežná inštruktáž pre cestujúcich. Môže ju nahradiť výcvikový program.

SPO.OP.185 Simulované mimoriadne situácie počas letu

58. Táto požiadavka v súlade so všeobecnými predpismi zakazuje veliacemu pilotovi uskutočňovať simulácie (mimoriadnych alebo núdzových situácií), ak sú na palube odborníci na úlohy, s výnimkou simulácií na účely výcviku.

SPO.OP.200 Zistenie blízkosti zeme

59. Táto požiadavka obsahuje veľmi všeobecný bezpečnostný predpis, podľa ktorého musí pilot urobiť okamžité nápravné opatrenie na obnovenie podmienok bezpečného letu v prípade, že člen letovej posádky alebo výstražný systém na blízkosť terénu zistí neprípustnú blízkosť zeme. Pri niektorých druhoch špeciálnej prevádzky, ako sú poľnohospodárske lety (pri ktorých je potrebné vykonať let vo vzdialenosti od zeme menšej, ako je vzdialenosť, pri ktorej sa spustí výstražný systém na blízkosť terénu), sa však považuje za potrebné zabezpečiť istú flexibilitu, ktorá pilotovi umožňuje systém znefunkčnúť.

SPO.OP.205 Palubný protizrážkový systém (ACAS) - zložité motorové letúny a vrtuľníky

60. Podľa tejto požiadavky musí prevádzkovateľ zaviesť postupy, aby zabezpečil, že ak je systém ACAS II inštalovaný a prevádzkyschopný, použije sa v súlade s nariadením (EÚ) č. 1332/2011. V prípade, že je systém inštalovaný a prevádzkyschopný, uplatňuje sa rovnaká zásada ako pri výstražnom systéme na blízkosť terénu. Táto úľava sa vzťahuje na činnosti, ako sú súťažné alebo akrobatické lety, pri ktorých môžu lietadlá letieť veľmi blízko vedľa seba.

SPO.POL.146 Kritériá výkonnosti - vrtuľníky

61. Toto ustanovenie obsahuje požiadavky na kategóriu výkonnosti pre vrtuľníky prevádzkované nad osídlenými oblasťami. K tejto požiadavke, predovšetkým k bodu SPO.POL.146 písm. a), bolo prijatých množstvo pripomienok. Prevádzkovatelia vrtuľníkov sa vo veľkej miere vyslovili proti povinnosti získať samostatné osvedčenie v kategórii A, aby mohli vykonávať prevádzku v takýchto oblastiach. Tvrdia, že by už neboli schopní vykonávať prevádzku, keďže väčšina z nich v súčasnosti prevádzkuje vrtuľníky vo výkonnostnej kategórii B, a to aj v osídlených oblastiach. Agentúra vzala dané okolnosti na vedomie. Požiadavka bola zmenená tak, aby sa vrtuľníkom výkonnostnej kategórie B umožnili lety nad osídlenými oblasťami pri dodržaní dvoch podmienok: že sa musia prijať bezpečnostné opatrenia s cieľom zabrániť, aby osoby ani majetok na zemi boli vystavené neprimeranému riziku, a po zavedení týchto bezpečnostných opatrení musí prevádzku schváliť príslušný orgán.

Vybavenie doplnkovým prívodom kyslíka a jeho použitie

62. Bolo doručených množstvo pripomienok a vo veľkej miere sa diskutovalo o predpisoch týkajúcich sa požiadavky na vybavenie doplnkovým prívodom kyslíka pre iné ako zložité motorové letúny a vrtuľníky:
- SPO.OP.195 Použitie doplnkového prívodu kyslíka a
 - SPO.IDE.A/H.175 Doplnkový prívod kyslíka - letúny/vrtuľníky bez pretlakovej kabíny.
63. Vo všeobecnosti sa vzhľadom na aktuálnu prevádzkovú prax v niektorých členských štátoch v rámci špeciálnej prevádzky požaduje zmiernenie týchto predpisov.
64. Agentúra po preskúmaní prijatých pripomienok a materiálov týkajúcich sa danej otázky poskytla tieto vyjadrenia:
- Požiadavky na vrtuľníky s pretlakovou kabínou sa odstránili, keďže v EÚ sa žiadne vrtuľníky s pretlakovou kabínou neprevádzkujú.
 - V súlade s požiadavkami NCC.IDE a NCO.IDE sa zachovalo súčasné znenie predpisu pre letúny, pretože riziko hypoxie pilota by mohlo mať za následok nebezpečné situácie, pri ktorých by boli tretie subjekty vystavené neprijateľnému riziku.
 - Agentúra zobrala do úvahy predovšetkým skutočnosť, že ľudská fyziológia sa nemení v závislosti od charakteru vykonávanej prevádzky alebo zložitosti lietadla.
 - Agentúra tiež uznáva hodnotenia, ktoré v tejto oblasti vykonala organizácia ICAO a ktoré sú dostupné v Lekárskej príručke civilného letectva (Doc 8984 Manual of

Civil Aviation Medicine) v najnovšej zmenenej a doplnenej verzii z roku 2008. Tento dokument obsahuje najmä opis dôsledkov nedostatku kyslíka v rôznych nadmorských výškach a odôvodňuje potrebu danej požiadavky.

- Uznáva sa však toto:
- Niektoré činnosti prevádzky SPO by mohli byť vážne ovplyvnené alebo poškodené požiadavkami na vybavenie doplnkovým prívodom kyslíka a na jeho použitie.
- Všeobecné skúsenosti niektorých prevádzkovateľov SPO pri prevádzke vo vysokých nadmorských výškach bez kyslíka
- Piloti a odborníci na úlohy s dlhoročnou leteckou praxou v určitých horských regiónoch sa mohli na tieto nadmorské výšky fyziologicky adaptovať.
- Kritériá na zmiernenie rizík a obmedzenie času, počas ktorého sa osoby zdržujú vo vysokých nadmorských výškach bez kyslíka, sa môžu zdefinovať a realizovať prostredníctvom štandardných prevádzkových postupov.
- Preto, hoci sa zachovala všeobecná požiadavka na vybavenosť doplnkovým prívodom kyslíka a na jeho použitie, agentúra zohľadnila osobitný charakter určitých činností vykonávaných v rámci prevádzky SPO a zvažila možnosť zmiernenia tejto požiadavky za určitých okolností po predchádzajúcom schválení príslušným orgánom.

Vybavenie na zmiernenie následkov havárie

65. Táto požiadavka sa odstránila na základe prijatých pripomienok, ktoré poukázali na náročnosť jej plnenia primeraným spôsobom vzhľadom na konštrukčné aspekty a čas potrebný na jej realizáciu. Agentúra túto požiadavku v budúcnosti znova prehodnotí v rámci osobitnej úlohy tvorby predpisov.

SPO.IDE.A.130 Výstražný systém signalizácie blízkosti zeme (TAWS)

66. Na účely objasnenia použiteľnosti tejto požiadavky sa preskúmalo znenie predpisu a do podčasti E boli pridané úľavy.

SPO.IDE.H.195 Let nad vodnou plochou - iné ako zložené motorové vrtuľníky a SPO.IDE.H.197 Záchranné vesty - zložené motorové vrtuľníky

67. Podobne ako v častiach NCC a NCO zostala pre vrtuľníky zachovaná požiadavka na elektrické svetlo na záchranných vestách. Okrem toho sa na základe prijatých pripomienok objasnilo, že záchranné vesty nemusia byť nevyhnutne uložené na stanovených miestach, na ktorých by boli ľahko prístupné na použitie, pretože osoby, pre ktoré sú určené, ich môžu mať na sebe.
68. Zaviedli sa tiež podmienky na posúdenie prípadov dvojmotorových typov vrtuľníka, ktoré sa klasifikujú ako „iné ako zložené vrtuľníky“.

SPO.IDE.B.140 Rôzne vybavenie

69. Uplatňovanie niektorých položiek uvedených v rôznom vybavení balónov, ako sú ochranné rukavice alebo nôž, sa na základe pripomienok a odporúčaní odborníkov pre jednotlivé kategórie balónov prehodnotilo.

V Kolíne 16. apríla 2012

P. GOUDOU
výkonný riaditeľ