



**MNENJE ŠT. 02/2012**

**EVROPSKE AGENCIJE ZA VARNOST V LETALSTVU**

**z dne 16. aprila 2012**

**o uredbi Komisije o določitvi izvedbenih predpisov za zračne operacije**

***„Zračne operacije – OPS (del SPO)“***

## Kazalo

<b>Povzetek.....</b>	<b>3</b>
<b>Uvod .....</b>	<b>4</b>
I.    Splošno .....	4
II.   Obseg mnenja .....	4
III.  Posvetovanje .....	5
IV.   Sistem številčenja predpisov .....	7
<b>Krovna uredba o zračnih operacijah .....</b>	<b>9</b>
I.    Področje uporabe.....	9
II.   Pregled pripomb .....	9
III.  Pojasnila.....	9
<b>Priloga VIII - del-SPO .....</b>	<b>10</b>
I.    Področje uporabe.....	10
II.   Od dela v zraku do specializiranih operacij .....	12
III.  Dejavnosti, ki jih zajema del SPO .....	12
IV.   Posebna narava specializiranih operacij .....	14
V.    Posebne pripombe in glavne spremembe .....	16

### **Povzetek**

To mnenje vključuje naslednje dokumente:

- spremembo krovne uredbe o zračnih operacijah, vključno s spremembami Priloge I – Opredelitve pojmov;
- Prilogo VIII – del SPO, tehnične zahteve za specializirane operacije (komercialne in nekomercialne) z letali, helikopterji, jadralnimi letali, baloni;

Navedene zahteve so bile pripravljene na podlagi naslednjih ciljev:

- ohraniti visoko stopnjo varnosti;
- zagotoviti sorazmerna pravila;
- zagotoviti prožnost in učinkovitost za operatorje in organe.

To mnenje je rezultat obsežnega posvetovanja, v katero so bili vključeni organi, združenja, operatorji in strokovnjaki na področju letalstva.

Mnenje za preostale oddelke Priloge IV – del CAT za jadralna letala in balone ter lete od A do A z letali in helikopterji bo objavljeno pozneje.

## Uvod

### **I. Splošno**

1. Uredba (ES) št. 216/2008<sup>1</sup> Evropskega parlamenta in Sveta (v nadaljnjem besedilu: osnovna uredba), kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 1108/2009<sup>2</sup>, vzpostavlja ustrezen in celovit okvir za opredelitev in izvajanje skupnih tehničnih zahtev in upravnih postopkov na področju civilnega letalstva.
2. Namen tega mnenja je pomagati Evropski komisiji pri določitvi izvedbenih predpisov za zračne operacije.
3. Mnenje je bilo sprejeto po postopku, ki ga je določil upravni odbor Evropske agencije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: agencija)<sup>3</sup> v skladu z določbami člena 19 osnovne uredbe.

### **II. Obseg mnenja**

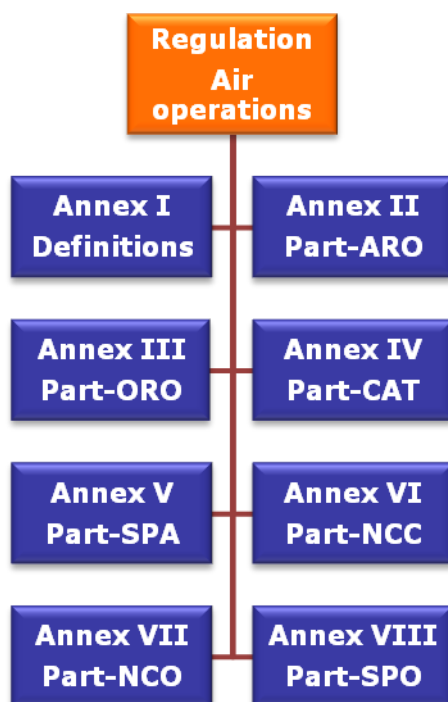
4. To mnenje vključuje naslednje dokumente:
  - spremembo krovne uredbe o zračnih operacijah, vključno s spremembami Priloge I – Opredelitve pojmov;
  - Prilogo VIII – del SPO, tehnične zahteve za specializirane operacije (komercialne in nekomercialne) z letali, helikopterji, jadralnimi letali, baloni;
5. Dokumenti iz tega mnenja temeljijo na preoblikovani strukturi predpisov, kot sta jo predlagali Evropska komisija in agencija aprila 2011. Naslednja preglednica vsebuje pregled prilog k uredbi o zračnih operacijah.

---

<sup>1</sup> Uredba (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu ter razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES. *UL L 79, 19.3.2008, str. 1-49.*

<sup>2</sup> Uredba (ES) št. 1108/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o spremembi Uredbe (ES) št. 216/2008 v zvezi z aerodromi, upravljanjem zračnega prometa in navigacijskimi službami zračnega prometa ter o razveljavitvi Direktive 2006/23/ES. *UL L 309, 24.11.2009, str. 51-70.*

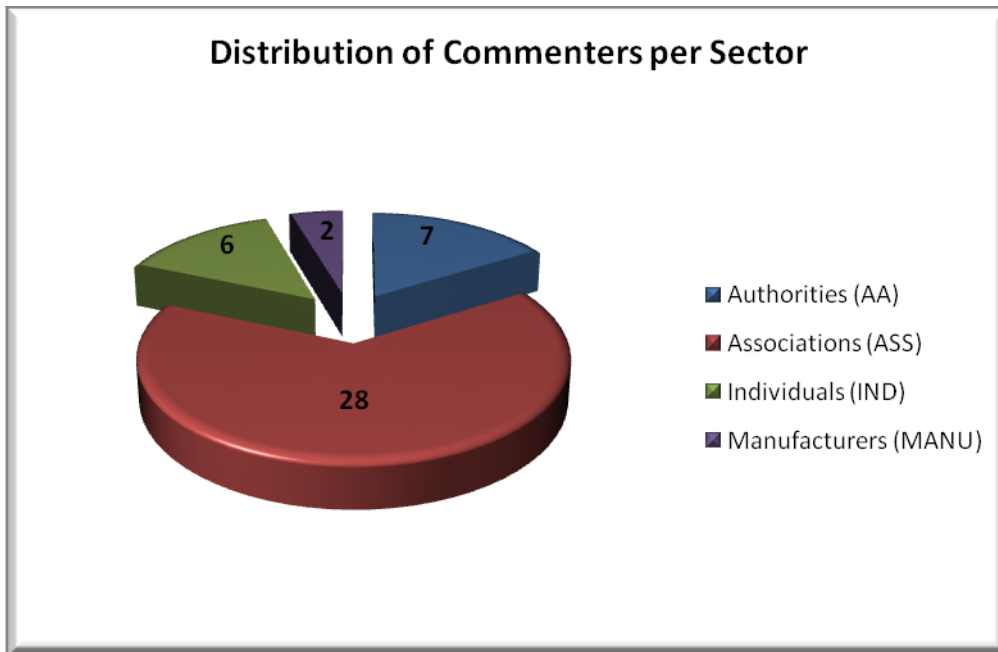
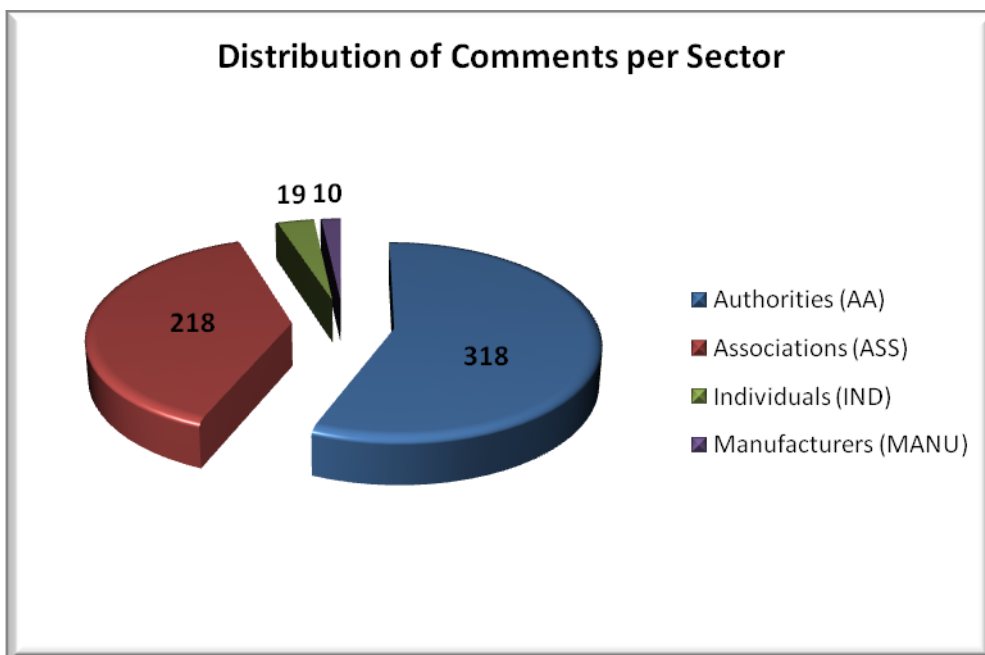
<sup>3</sup> Sklep upravnega odbora v zvezi s postopkom, ki ga agencija uporablja za oblikovanje mnenj, certifikacijskih specifikacij in navodil (postopek za oblikovanje predpisov). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

**Prikaz 1: Priloge k uredbi o zračnih operacijah****III. Posvetovanje**

6. To mnenje temelji na dokumentu NPA 2009-02, ki vsebuje osnutke predlogov za izvedbeni predpis ter povezane sprejemljive načine usklajevanja in navodila za zračne operacije.
  - Faza posvetovanja o NPA
7. Obvestilo NPA 2009-02 je bilo objavljeno na spletni strani agencije EASA (<http://www.easa.europa.eu>) 30. januarja 2009. Obdobje posvetovanja se je končalo 31. julija 2009. Agencija je prejela skupaj 13 775 pripomb, od tega se jih je približno 350 nanašalo na obseg tega mnenja.
  - Faza posvetovanja o dokumentu CRD (Dokument o odzivih na pripombe)
8. O povzetkih pripomb, odgovorih nanje in predlaganem revidiranem besedilu predpisov so potekale podrobne razprave z naslednjimi štirimi skupinami za pregled oblikovanja predpisov (rulemaking review groups - RG):
  - RG01 (CAT), ki se je osredotočila na predpise za komercialne operacije zračnega prevoza;
  - RG02 (SPO), ki se je osredotočila na predpise za specializirane operacije;
  - RG03 (NCC), ki se je osredotočila na predpise za nekomercialne operacije kompleksnih zrakoplovov na motorni pogon, in
  - RG04 (NCO), ki se je osredotočila na predpise za nekomercialne operacije zrakoplovov, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon.
9. Osnutek besedila dokumenta CRD dela SPO je pregledala skupina RG02.
10. Agencija je, preden je objavila dokument CRD, preverila tudi skladnost z drugimi deli (delom CAT, NCC in NCO).

11. Agencija je po obsežnem posvetovanju z organi, združenji in operatorji 27. septembra 2011 objavila dokument CRD OPS III. Obdobje za predložitev pripomb se je končalo 31. januarja 2012.
  - Srečanje s člani skupin za pregled in spletna konferenca
12. Agencija je med fazo posvetovanja organizirala dodatno srečanje s člani skupine RG02 (SPO), ki je potekalo od 23. do 24. novembra 2011, da bi razpravljali o objavljenem besedilu CRD. To srečanje je pripeljalo do izboljšanja besedila CRD, doseženo pa je bilo tudi splošno soglasje. Glavne točke, ki so bile predmet razprave, so bile merila glede zmogljivosti helikopterjev in dva standardna operativna postopka (SPO) v zvezi s HESLO (helikopterske operacije z obešenim tovorom) in HEC (človeški zunanji tovor).
13. Agencija je poleg srečanja s člani skupine RG 29. novembra 2011 organizirala tudi javno spletno konferenco, da bi predstavila dokument CRD in izmenjala mnenja ter informacije o delu SPO. Prejete povratne informacije so bile pozitivne.
  - Pripombe k dokumentu CRD
14. Agencija je prejela pripombe k dokumentu CRD od 43 subjektov, med katerimi so bili nacionalni organi, proizvajalci, združenja in posamezniki. Skupno je prispelo približno 560 pripomb, od katerih se jih 15 % podvaja.

V naslednjih prikazih je naveden pregled teh pripomb.

**Prikaz 2: Pregled predlagateljev pripomb****Prikaz 3: Pregled prejetih pripomb**

15. Vse pripombe so bile ocenjene, nanje se je odgovorilo in upoštevale so se pri pripravi osnutka spremembe Priloge VIII iz tega mnenja.

**IV. Sistem številčenja predpisov**

16. V skladu s smernicami agencije za oblikovanje predpisov je bil za izvedbene predpise uporabljen naslednji sistem členitve:

- <del>.<poddel>.<oddelek>.<št.>

- Pojasnilo:
  - <del>: obvezno – do štiri črke ali številke.  
- primer: SPO
  - <poddel>: obvezno – do štiri črke ali številke.  
- primer: GEN, OP, POL, IDE, SPEC
  - <oddelek>: obvezno – do pet črk ali števk.  
- primer: SPO.SPEC.HESLO
  - <št.>: obvezno – številka predpisa – tri številke, z začetkom pri 100, sledijo številke, ki se ponavadi povečujejo za 5.



## **Krovna uredba o zračnih operacijah**

### **I. Področje uporabe**

17. Krovna uredba o „zračnih operacijah“ določa splošno uporabnost delov, ki jih vključuje, in predlog za prehodne ukrepe v obliki možnosti nesodelovanja (opt-outs)<sup>4</sup>. Pripravljena je bila kot uredba o spremembi, temelji pa na prvotni krovni uredbi OPS, ki jo je z glasovanjem potrdil odbor agencije EASA za sveženj CAT (Mnenje 04/2011).

### **II. Pregled pripomb**

18. Pripombe, ki so prispele v zvezi s krovno uredbo OPS, so se nanašale na doslednost, prehodne določbe oziroma certificiranje za vse komercialne operatorje, obseg in opredelitev pojmov „specializirane operacije“ in „strokovnjak za nalogo“.

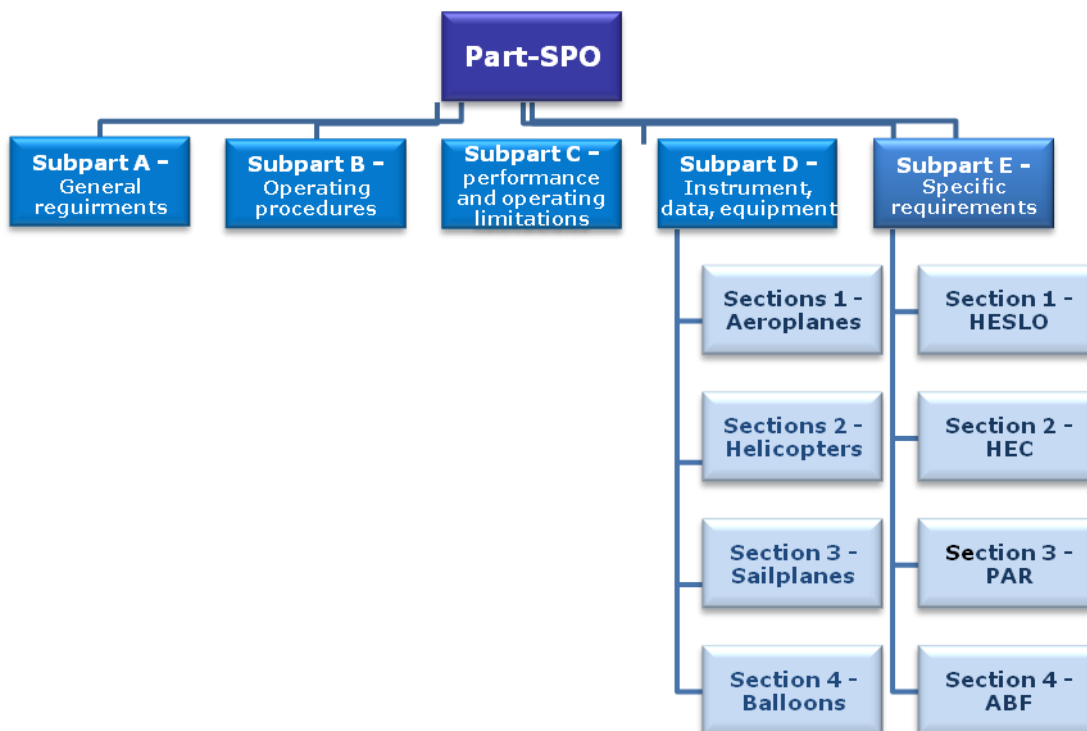
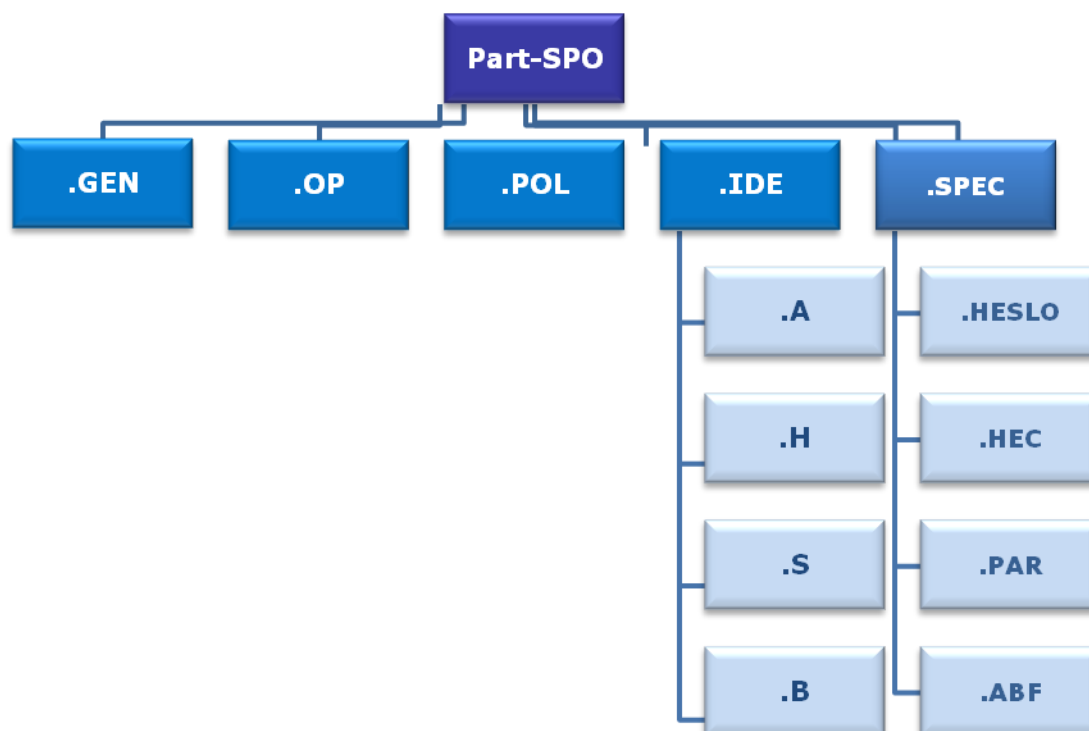
### **III. Pojasnila**

19. Člen 1(1)–(4) uredbe o spremembi določa področje uporabe uredbe, ki obravnava specializirane komercialne in nekomercialne operacije. Specializirani komercialni operatorji bodo morali pridobiti certifikat, specializirani nekomercialni operaterji kompleksnih letal in helikopterjev na motorni pogon pa bodo svojo dejavnost morali prijaviti pristojnemu organu. Povezane določbe o certificiranju, izjavi in zahtevah za organizacije (del ORO) so bile objavljene že z mnenjem agencije EASA št. 04/2011.
20. Člen 1(5) vsebuje opredelitev pojmov „specializirane komercialne in nekomercialne operacije“ ter „strokovnjak za nalogo“. Dodatna pojasnila so na voljo v poglavjih III in IV spodaj.
21. Doda se nova Priloga VIII – del SPO, ki vsebuje tehnične zahteve za operativne postopke, zmogljivost, opremo in nekaj splošnih zahtev za vse specializirane operacije (člen 1(11)). Z njo povezana uporaba je določena v členu 1(8). Specializirani komercialni in nekomercialni operatorji morajo poleg tega imeti za delovanje v opredeljenem zračnem prostoru, izvajanje operacij do spodnjih minimumov ali prevoz nevarnega blaga posebno odobritev. Določbe v zvezi s takimi dejavnostmi in odobritvami vsebuje del SPA (operacije, za katere se zahteva posebna odobritev), ki je bil objavljen z mnenjem št. 04/2011. Krovne uredbe zaradi tega ni treba spreminjati.
22. Člen 1(9) vsebuje pojasnila v zvezi z ustreznimi zahtevami FTL. Za zdaj se za specializirane operacije še naprej uporabljajo nacionalni predpisi. Povezani izvedbeni predpisi (IR) bodo predlagani pozneje.
23. Člen 1(10) uredbe o spremembi vsebuje določbe o nesodelovanju. Ker na področju specializiranih operacij ni določenih usklajenih predpisov in ker morajo nekateri operatorji pridobiti certifikat, se predlaga splošna triletna možnost nesodelovanja.
24. In končno, člen 2 vključuje zahteve glede začetka veljavnosti uredbe o spremembi.

<sup>4</sup> Nesodelovanje (opt-out) je oblika prehodnega ukrepa, ki zagotavlja državam članicam možnost, da datum začetka izvajanja določenega predpisa preložijo na določen čas, opredeljen v skladu z zakonom.

**Priloga VIII - del-SPO****I. Področje uporabe**

25. Del SPO se razlaga skupaj s:
- krovno uredbo o zračnih operacijah, zlasti v zvezi z datumi uporabe in prehodnimi obdobji;
  - Prilogo I – Opredelitve pojmov, ki se uporabljajo v prilogah od II do VIII;
  - Prilogo II – del ARO, ki med drugim vsebuje zahteve organov za operatorje SPO v zvezi z nadzornimi odgovornostmi in certificiranjem;
  - Prilogo III – del ORO, ki vsebuje organizacijske zahteve za operatorje SPO, ki izvajajo specializirane komercialne operacije in specializirane nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon, in
  - Prilogo V – del SPA, ki vsebuje zahteve za operacije, za katere se zahteva posebna odobritev.
26. Del SPO vsebuje tehnične zahteve za specializirane komercialne in nekomercialne operacije.
27. Sestavljen je iz petih poddelov. Poddel D, SPO.IDE, in poddel E, SPO.SPEC, sta razdeljena na oddelke, ki vsebujejo predpise za posamezne zrakoplove in posamezne operacije.
28. Struktura poddelov je primerljiva s strukturo bistvenih zahtev iz Priloge IV k osnovni uredbi.
29. Struktura predpisov, zlasti oddelki, so bili zasnovani tako, da se zahteve za dodatne kategorije zrakoplovov ali posebne operacije v prihodnosti lahko dodajo, ne da bi bilo treba spremeniti sedanje besedilo predpisov ali sedanjo strukturo.
30. Prikaza 4 in 5 vsebujeta pregled strukture dela SPO. Poddel E se nanaša na del SPO in je podrobneje pojasnjen v nadaljevanju.

**Prikaz 4: Struktura dela SPO – Naslovi predpisov****Prikaz 5: Struktura dela-SPO – Identifikatorji predpisov**

## II. Od dela v zraku do specializiranih operacij

31. Edino sklicevanje na kakršno koli delo, opravljeno na področju dela v zraku, je bilo do zdaj opravljeno pod okriljem Združenih letalskih organov (JAA) in v okviru priprave osnutka JAR-OPS4. Dejavnosti na področju dela v zraku so danes v mnogih evropskih državah članicah urejene s splošnimi letalskimi predpisi in temeljijo na delu II Priloge 6 ICAO. Določenih ni nobenih standardov in priporočenih praks (SARP) organizacije ICAO, ki bi veljali posebej za delo v zraku.
32. Leta 2006 je bila v okviru skupine za oblikovanje predpisov OPS.001 ustanovljena podskupina III agencije EASA, ki naj bi pripravila predpise za delo v zraku z uporabo osnutka JAR-OPS 0 in 4, če je primerno, in tudi ob upoštevanju nacionalnih standardov na tem področju. Skupina za oblikovanje predpisov OPS.001 je predlagala osnutek predpisov in leta 2009 objavila obvestilo NPA o zračnih operacijah, ki je vključevalo tudi delo podskupine III na področju dela v zraku.
33. NPA 20009-02b določa zahteve za komercialne operacije, razen za komercialni zračni prevoz iz poddela C. Ta poddel je treba brati skupaj s poddelom A (GEN), ki določa zahteve na podlagi dela II Priloge 6 ICAO. Agencija je na podlagi posameznih javnih posvetovanj in v dogovoru z Evropsko komisijo pregledala svojo strukturo predpisov in se odločila, da predpise razdeli na različne dele. Priloga VIII zdaj zajema dejavnosti na področju dela v zraku in v veliki meri temelji na poddelu A in poddelu C obvestila NPA 2009-02b. Skupina za pregled agencije EASA, ki je bila ustanovljena zato, da bi pripravila dokument CRD, je spremenila besedilo NPA, pri čemer je upoštevala novo strukturo predpisov; v dogovoru s člani te skupine za pregled je bila sprejeta odločitev, da se ta del poimenuje del SPO.
34. Medtem ko del SPO zdaj predvsem zajema dejavnosti na področju dela v zraku, naj bi njegovo področje uporabe segalo precej dlje od tega, kar na splošno velja za delo v zraku. V prihodnosti se v ta del dejansko lahko vključijo tudi druge vrste letov ali operacij, ki pa ne sodijo v kategorijo dela v zraku kot takega.
35. Pomembna sprememba NPA je, da del SPO zdaj zajema specializirane operacije, ki se izvajajo tudi v nekomercialni obliki. Agencija se je odločila, da v področje uporabe dela SPO vključi tudi nekomercialne operatorje. Mnoge dejavnosti, ki sodijo med specializirane operacije, se dejansko opravljajo kot nekomercialne dejavnosti, medtem ko so tveganja za varnost enaka kot pri specializiranih operacijah, ki se opravljajo kot komercialne dejavnosti. Zato bi se zdelo pristransko, če se s predpisi ne bi uredila tudi kategorija operatorjev, ki dejansko opravljajo enake operacije kot drugi operatorji, samo zaradi dejstva, da njihovi leti ne spadajo v komercialni okvir. Poleg tega se za vsako posebno operacijo na področju dela v zraku uporabljajo in zahtevajo milejše ali dodatne zahteve. Njihova vključitev v druge dele, na primer del NCC in del NCO, bi škodljivo vplivala na razumljivost navedenih delov, zaradi česar bi ti deli postali bolj zapleteni.

## III. Dejavnosti, ki jih zajema del SPO

36. Leta 2006 je podskupina III skupine za oblikovanje predpisov OPS.991 opredelila številne dejavnosti, ki naj bi sodile na področje dela v zraku. Agencija je od takrat opredelila še več dejavnosti, ki bi lahko bile uvrščene na seznam, ki ga je predlagala ta skupina za oblikovanje predpisov.

37. Največ pripomb je bilo posredovanih v zvezi z dvema točkama o področju uporabe dela SPO.
- Dejavnosti, vključene v področje uporabe.
38. Glavna pripomba na ta vidik je bila, da naj se nekatere dejavnosti ne bi štete za specializirane operacije, zlasti „tekmovalni leti“ in „vleka jadralnih letal“. Po mnenju nekaterih zainteresiranih strani gre v teh primerih za običajne operacije, za katere veljajo splošni predpisi o letalstvu, zato se jih ne sme urejati s tem delom.
- Narava seznama dejavnosti.
39. V okviru splošnih pripomb, zlasti od nacionalnih organov, je bilo navedeno, da zaradi neizčrpne narave predlaganega seznama dejavnosti ni mogoče zanesljivo opredeliti, katere dejavnosti ta del zajema in katerih ne.
40. Mnenje zato zdaj vsebuje predlog, da naj se v krovno uredbo vključi opredelitev pojma „specializirana operacija“, ki bo vključeval splošna merila, usmerjena v namen leta. To dopolnjuje seznam 19 kategorij dejavnosti, ki veljajo za specializirane operacije. Te dejavnosti se danes izvajajo v evropskih državah članicah, o čemer je agencija seznanjena.
41. Dejavnosti, ki jih zajema del SPO, so: helikopterske operacije z zunanjim tovorom, človeški zunanji tovor, helikopterske kontrolne operacije, padalske operacije in skakanje s padalom, kmetijski leti, leti za namen fotografiranja iz zraka, vleka jadralnih letal, leti za namen oglaševanja iz zraka, umeritveni leti, leti za namen izvajanja gradbenih del, vključno z operacijami postavljanja električnih vodov, leti za namen izvajanja gozdarskih del, operacije v primeru razlitja nafte, operacije odstranjevanja snežnih plazov, kontrolne operacije, vključno z operacijami kartiranja iz zraka, dejavnosti za nadzor nad onesnaževanjem, novinarski leti, televizijski in filmski leti, leti v sklopu posebnih dogodkov, vključno s predstavitvenimi in tekmovalnimi leti, leti za namen gonje in reševanja živine, veterinarski leti, operacije pomorskih pogrebov, znanstveno-raziskovalni leti (razen letov iz Priloge II k Uredbi št. 216/2008), posipanje oblakov.
42. Ker se danes v Evropi izvajajo številne zračne dejavnosti, ni mogoče sestaviti izčrpnega seznama<sup>5</sup>. Poleg tega bi se lahko v prihodnosti pojavile nove dejavnosti, ki bi lahko sodile v kategorijo specializiranih operacij. Agencija zato dejavnosti ne more omejiti na tiste, ki so navedene v SPO.GEN.005. Zato je navedeno, da se vse dejavnosti razen tistih, ki so že navedene, in izpolnitev enega od meril opredelitve, urejajo z delom SPO. Agencija meni, da bo seznam dejavnosti skupaj z opredelitvijo, ki vključuje splošna merila, zainteresiranim stranem omogočil, da opredelijo, ali neko delo v zraku sodi v okvir dela SPO ali ne.
43. Problem pri tekmovalnih letih in vleki jadralnih letal ni bil toliko v samem predpisu, temveč v izrazu „specializiran“ in bojazni, da bi se v prihodnosti uvedle dodatne zahteve. Tekmovanja se izvajajo na podlagi posebnih pravil, ki jih določi organizator dogodka. Zrakoplovi lahko letijo zelo blizu drug drugega ali površini ali pa je treba opraviti posebne naloge. Prav tako lahko poudarjanje zmage v dirki vpliva na način leta, s čimer se poveča tveganje. V primeru vleke jadralnih letal mora zrakoplov biti za to posebno opremljen, pilot pa mora imeti dodaten rating. Sprejeti je treba še druge previdnostne ukrepe, ki pri

<sup>5</sup> Opredelitev pojma „delo v zraku“, ki bi zajemala vse dejavnosti na tem področju, ne obstaja. Prav tako je opredelitev ICAO omejena na primere, ki so navedeni na seznamu. Drugi organi bodisi uporabljajo izraz „delo v zraku“, opredelijo določene dejavnosti (npr. ZDA) ali ga poimenujejo kot (razne) posebne letalske operacije in posebni letalski dogodki (Kanada).

običajnih panoramskih ali transportnih letih niso potrebni. Za obe dejavnosti je treba pred letom opraviti posebno oceno tveganja in ustrezne postopke za ublažitev tveganj. Zato sta ti dejavnosti vključeni v del SPO.

#### **IV. Posebna narava specializiranih operacij**

44. Del SPO obravnava pravila za dejavnosti, ki se po svoji naravi zelo razlikujejo. Vsebuje celovit sklop pravil, ki zajemajo specializirane operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon in drugimi zrakoplovi.
45. Operacije, ki jih vključuje del SPO, imajo posebne značilnosti:
- zrakoplov se uporablja za izvajanje posebne naloge, ki v osnovi izključuje „običajne“ panoramske ali transportne lete;
  - posebne naloge povzročajo določena tveganja, zato zahtevajo posebne ukrepe za ublažitev, saj na primer zrakoplov leti zelo nizko, let vključuje uporabo nenavadnih manevrov, opravlja se dvig ali vleka zunanjega tovora/blaga, osebe lahko vstopijo ali zapustijo zrakoplov med letom, zrakoplov izpušča snovi ali pa je za izpolnitev naloge v zraku potrebna posebna oprema; in
  - operacija lahko razen pilota vključuje tudi druge osebe, tj. strokovnjake za nalogo.
46. Poleg tega del SPO uvaja tudi pojem „strokovnjak za nalogo“. Strokovnjak za nalogo je oseba, ki jo določi operator ali tretja oseba ali ki deluje kot podjetje in izvaja naloge na tleh, ki so neposredno povezane s specializirano nalogo, ali izvaja specializirane naloge na zrakoplovu ali iz zrakoplova. Opredelitev pojma je vključena v krovno uredbo, saj se v njej pojem tudi uporablja.
47. Skupina za oblikovanje predpisov ter skupina za delo v zraku, ki sta podali pripombe o obvestilu NPA in dokumentu CRD, sta se odločno zavzeli za uporabo poimenovanja „strokovnjak za nalogo“ in ga zahtevali. Razlogi, ki jih je predstavila in sprejela agencija, so bili, da te osebe zahtevajo posebna navodila ali usposabljanje ne glede na to, kdo jih imenuje, in da morajo opravljati nalogo na področju dela v zraku. Zato je bilo poimenovanje „potnik“ v tem primeru nejasno.
48. Strokovnjaki za nalogo so s pravnega vidika bodisi člani posadke bodisi potniki. V skladu z opredelitvijo pojma iz Priloge I „član posadke pomeni osebo, ki jo operator določi za opravljanje nalog na zrakoplovu“. Če operator ne določi strokovnjaka za nalogo, slednji šteje za potnika.
49. Poddel E – Posebne zahteve
50. Agencija je seznanjena z vsemi pozitivnimi pripombami, ki jih je prejela med posvetovanjem o CRD in zlasti o uvedbi tega poddela, ki ga skupina za delo v zraku in nacionalni organi močno pozdravljajo.
51. Del SPO je razdeljen na 5 poddelov. Poddeli od A do D vsebujejo skupne predpise za vse operatorje SPO. Poddel E je bil sprejet zato, da bi izpolnil naslednje 3 posebne cilje:
- cilj 1: po potrebi predlagati dodatne zahteve. Zaradi zelo različne vrste dejavnosti, ki sodijo v del SPO, so včasih potrebne dodatne zahteve za posebno dejavnost, ki so zato vključene v ta poddel, saj ne morejo veljati za vse operatorje SPO. Na primer, operatorji helikopterjev, ki izvajajo operacije z obešenim tovorom, morajo imeti poleg opreme, ki se zahteva na podlagi poddela D (IDE), še dodatno opremo, saj je

zaradi narave naloge treba vgraditi ali imeti posebno opremo, ki ni potrebna za druge dejavnosti.

- Cilj 2: omogočiti potrebne izjeme ali milejše zahteve pri skupnih predpisih. Nekateri predpisi iz poddelov od A do D mogoče ne ustrezajo vsem različnim vrstam specializiranih operacij ali bi celo predstavljali oviro za varno izpolnitev naloge, če bi bili upoštevani. Zato je treba zagotoviti prožnost in sorazmernost teh predpisov.
- Cilj 3: vključiti podrobne specifikacije, ki operatorju služijo kot podlaga za standardne operativne postopke (SOP). Ta poddel vsebuje 2 podrobni specifikaciji, ki so ju pripravili operatorji in ki ju je pregledala agencija ob posvetovanju s strokovnjaki iz skupine za pregled. Določeni sta v sprejemljivih načinih usklajevanja, da bi zagotovili prožnost, potrebno za specializirane operacije. Medtem ko bodo operatorji SPO morali izpolnjevati zahteve na visoki ravni, je pomembno, da se za učinkovito izvajanje teh zahtev omogoči kar največja prožnost, da bi se zagotovila visoka raven varnosti pri izvrševanju specializiranih nalog in izvajanju operacij.



52. Ta poddel zdaj vsebuje 4 specializirane operacije. Oddelek 1 (helikopterske operacije z obešenim tovorom) in oddelek 2 (človeški zunanji tovor) vključujeta zgoraj navedene podrobne specifikacije. Oddelek 3 (padalske operacije) in oddelek 4 (akrobatski leti) vsebujeta potrebne milejše zahteve ali izjeme. Podrobnejše specifikacije je mogoče oblikovati v okviru posebne naloge oblikovanja predpisov.

53. Poddel E je razdeljen na:

- Oddelek 1 – helikopterske operacije z obešenim tovorom (HESLO) so dejavnosti, ki se izvajajo za namen prevoza zunanjega tovora z različnimi sredstvi (npr. z zanko ali na zunanjih nosilcih). Dodane so bile nekatere zahteve v zvezi z opremo, ki veljajo

za potrebne za izvajanje katere koli operacije HESLO. Ta oddelek vsebuje specifikacije v sprejemljivem načinu usklajevanja, v zvezi s katerim je bilo prejetih veliko pripomb. Te specifikacije bodo vključene v sklep agencije EASA.

- Oddelek 2 – človeški zunanji tovor (HEC) so dejavnosti, ki se izvajajo za namen prevoza oseb kot zunanjega tovora z/na letališča in/ali z/na območje delovanja. Izključujejo prevoz pomorskih pilotov ali operacije z vitlom v okviru helikopterske nujne medicinske pomoči, ki spadajo med komercialne dejavnosti zračnega prevoza, ki sodijo v okvir SPA.HHO. Dodatne zahteve za opremo v zvezi z operacijami HESLO so bile dodane iz varnostnih razlogov. Specifikacije v sprejemljivem načinu usklajevanja bodo na voljo v sklepu agencije EASA ob upoštevanju pripomb, ki so bile prejete med posvetovanjem o dokumentu CRD.
- Oddelek 3 – padalske operacije (PAR) vsebuje več milejših zahtev pri predpisih iz poddelov od A do D, da bi padalci (ki so v predpisu opredeljeni kot strokovnjaki za nalogo) lahko opravili svojo nalogo. Na primer, ker jim mora biti omogočen skok iz zrakoplova, zahteve glede privezovanja zanje ne veljajo. Prav tako strokovnjakom za nalogo, ki izvajajo predstavitve z napravami za puščanje dimne sledi, ni treba upoštevati (pod določenimi pogoji) zahteve, ki prepoveduje izpuščanje nevarnega blaga nad gosto naseljenimi območji, saj svoje naloge v tem primeru ne bi mogli opraviti. Sprejeta je tudi milejša zahteva v zvezi z zahtevami glede kisika, določena pa je bila tudi izjema za izognitev neizvedljivim zahtevam glede opreme. Na koncu je bila dodana še dodatna zahteva za operacije z balonom, ki se opravljajo nad vodo in v primeru katerih je možen prevoz več kot 6 oseb, v skladu s katero mora vodja zrakoplova nositi oddajnik signala na kraju nesreče.
- Oddelek 4 – akrobatski leti (ABF) vsebuje potrebne izjeme za izognitev določitve prevelikega števila zahtev za to vrsto operacije. Sprejete so izjeme od zahteve, v skladu s katero mora na zrakoplovu biti oprema za prvo pomoč ali ročni gasilni aparat.

## **V. Posebne pripombe in glavne spremembe**

### ***SPO.GEN.106 Odgovornosti strokovnjaka za nalogo***

54. Oblikovana je nova določba, da bi se jasno opredelile odgovornosti strokovnjaka za nalogo. Kot je navedeno zgoraj, se lahko strokovnjaki za nalogo včasih štejejo za člane posadke – njihove odgovornosti so opredeljene v SPO.GEN.105 – , včasih pa za potnike. Da bi se jasno opredelile odgovornosti v obeh primerih, SPO.GEN.106 določa dolžnosti in obveznosti za strokovnjake za nalogo, ki niso člani posadke.

### ***SPO.GEN.155 Prevoz nevarnega blaga***

55. Prevoz nevarnega blaga je treba opravljati v skladu s tehničnimi navodili ICAO. Ta odstavek opredeljuje primere, v katerih se nevarno blago lahko prevaža, ne da bi se za ta namen pridobila posebna odobritev v skladu z SPA.DG. To velja na primer takrat, kadar se nevarno blago prevaža na zrakoplovu za specializirane namene. Ustrezni primeri so navedeni v tehničnih navodilih ICAO. Dodatna milejša zahteva je predvidena v poddelu E za operacije HESLO, kadar operatorji prevažajo nevarno blago na ali iz krajev brez osebja ali oddaljenih lokacij. Uporaba vseh ustreznih določb tehničnih navodil v celoti je veljala za neizvedljivo. Izjemo mora odobriti pristojni organ.



**SPO.OP.130/131 Zaloga goriva in olja – letala/helikopterji**

56. Vodja zrakoplova lahko v primeru letov po pravilih VFR prične izvajati let samo, če je prepričan, da ima helikopter dovolj goriva in olja za let do letališča ali območja delovanja na predvidenem pristajalnem območju ter še za 20 minut po tem. Mnoge zainteresirane strani so zahtevale uvedbo milejših zahtev, saj morajo biti mnogi zrakoplovi, ki opravljajo delo v zraku in vozijo na kratke razdalje, čim lažji, da bi lahko opravili nalogo. Na podlagi te zahteve agencija zdaj operatorjem dovoljuje količino goriva in olja za samo 10 minut pod pogojem, da se let opravlja znotraj obroča 25 NM od odhodnega letališča/območja delovanja.

**SPO.OP.135 Navodila o varnosti**

57. Navodila o varnosti so prilagojena posebni naravi specializiranih operacij in morajo biti temeljitejša od običajnih navodil za potnike. Nadomesti jih lahko program usposabljanja.

**SPO.OP.185 Simulirane neobičajne razmere med letom**

58. V skladu s splošnimi predpisi ta zahteva določa, da vodja zrakoplova ne sme izvajati simulacij (neobičajnih ali izrednih razmer) med prevozom strokovnjakov za nalogo, razen kadar so namenjene usposabljanju.

**SPO.OP.200 Zaznavanje bližine tal**

59. Ta zahteva vsebuje zelo splošen varnostni predpis, ki določa, da mora pilot v primeru, ko član posadke ali opozorilni sistem za zaznavanje bližine tal zazna neprimerno bližino tal, nemudoma sprejeti popravne ukrepe, da bi vzpostavil varne razmere med letom. Vendar pa se je pri nekaterih specializiranih operacijah, kot so kmetijski leti (pri katerih se mora let izvajati v določeni razdalji od tal, pri kateri se lahko sproži sistem opozarjanja na nevarno bližino tal (GPWS)), zdelo potrebno zagotoviti nekaj prožnosti, ki bi pilotu omogočala, da ta sistem izključi.

**SPO.OP.205 Sistem za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS) – kompleksna letala in helikopterji na motorni pogon**

60. V skladu s to zahtevo morajo operatorji vzpostaviti postopke, da bi zagotovili, da se bo sistem ACAS II po vgradnji in začetku delovanja uporabljal v skladu z Uredbo (EU) št. 1332/2011. Isto načelo se mora uporabljati tudi za sistem opozarjanja na nevarno bližino tal po njegovi vgradnji in začetku delovanja. Ta milejša zahteva velja za dejavnosti, kot so tekmovalni ali akrobatski leti, kadar bi zrakoplovi lahko leteli zelo blizu drug drugega.

**SPO.POL.146 Merila zmogljivosti - Helikopterji**

61. Ta določba vsebuje zahteve glede kategorije zmogljivosti za helikopterje, ki izvajajo operacije nad gosto naseljenimi območji. V zvezi s to zahtevo je bilo prejetih veliko število pripomb, zlasti za SPO.POL.146(a). Operatorji helikopterjev so odločno nasprotovali obveznosti, v skladu s katero naj bi bili edini v kategoriji A, ki bi morali pridobiti odobritev za izvajanje operacij na teh območjih. Trdijo, da operacij ne bi več

mogli izvajati, saj večina izmed njih tudi nad gosto naseljenimi območji danes izvaja operacije samo s helikopterji kategorije B. Agencija je te okoliščine upoštevala. Zahteva je bila spremenjena tako, da helikopterjem kategorije zmogljivosti B omogoča letenje nad gosto naseljenimi območji, vendar pod dvema pogojevoma: sprejeti morajo biti varnostni ukrepi, da bi se preprečila prevelika nevarnost za osebe ali premoženje na tleh, po sprejetju teh varnostnih ukrepov pa mora pristojni organ operacijo še odobriti.

### **Prevoz in uporaba dodatnega kisika**

62. V zvezi z naslednjimi predpisi o kisikovi opremi za zrakoplove, razen za kompleksna letala in helikopterje, je bilo prejetih veliko število pripomb, o njih pa so potekale tudi številne razprave:
- SPO.OP.195 Uporaba dodatnega kisika in
  - SPO.IDE.A/H.175 Dodatni kisik – letala in helikopterji, v katerih kabina ni pod tlakom.
63. Na splošno se na podlagi sedanje operativne prakse v nekaterih državah članicah pri predpisih za SPO zahtevajo milejše zahteve.
64. Agencija je pri pregledu pripomb in prejetega gradiva na to temo poudarila naslednje:
- zahteve za helikopterje, katerih kabina je pod tlakom, so bile črtane, saj v EU takšnih helikopterjev ni.
  - Veljavno besedilo za letala je še naprej skladno z zahtevami NCC.IDE in NCO.IDE, saj lahko tveganje hipoksije pri pilotih pripelje do nevarnih razmer, kar bi povzročilo nesprejemljivo tveganje za tretje osebe.
  - Agencija je zlasti upoštevala, da narava izvajanih operacij ali kompleksnost zrakoplova ne vpliva na fiziologijo človeka.
  - Agencija upošteva tudi ocene, ki jih je opravila organizacija ICAO v zvezi s to temo in ki so na voljo v dokumentu 8948 z naslovom Priročnik za civilno letalsko medicino, in sicer v zadnji spremenjeni različici iz leta 2008. Ta dokument vsebuje zlasti opis učinkov hipoksije na različnih višinah in utemeljuje potrebo po uvedbi te zahteve.
  - Potrjuje pa se naslednje:
    - zahteve glede prevoza in uporabe dodatnega kisika bi lahko močno vplivale na nekatere dejavnosti SPO ali jih ovirale.
    - Splošne izkušnje nekaterih operatorjev SPO pri operacijah na velikih višinah brez kisika
    - Piloti in strokovnjaki za nalogo z dolgoletnimi letalskimi izkušnjami v nekaterih gorskih regijah bi se fiziološko lahko prilagodili tem višinam.
    - Merila za ublažitev tveganj in omejevanje časa izpostavljenosti na velikih višinah brez kisika se lahko opredelijo in izvajajo v okviru standardnih operativnih postopkov.
    - Agencija je zato kljub ohranitvi splošne zahteve o prevozu in uporabi dodatnega kisika upoštevala posebno naravo nekaterih dejavnosti SPO in preučila možnost uporabe milejše zahteve pod določenimi pogoji s predhodno odobritvijo pristojnega organa.

**Oprema za ublažitev strmoglavljenja**

65. Zahteva je bila črtana na podlagi prejetih pripomb, ki so poudarile težavo pri njenem sorazmernem izvrševanju ob upoštevanju vidikov konstrukcije in časa izvajanja. Agencija jo bo v prihodnosti ponovno preučila v okviru usmerjene naloge oblikovanja predpisov.

**SPO.IDE.A.130 Sistem opozarjanja na teren (TAWS)**

66. Besedilo je bilo spremenjeno, da bi se pojasnila uporabnost zahteve, v poddel E pa so bile dodane milejše zahteve.

**SPO.IDE.H.195 Let nad vodo – zrakoplovi, razen kompleksnih helikopterjev na motorni pogon in SPO.IDE.H.197 Rešilni jopiči – kompleksni helikopterji na motorni pogon**

67. Zahteva glede električne osvetlitve rešilnih jopičev je bila ohranjena za helikopterje v skladu z deloma NCC in NCO. Poleg tega je bilo na podlagi prejetih pripomb pojasnjeno, da rešilnih jopičev ni nujno hraniti na določenih lokacijah, da bi bili vedno na voljo za uporabo, temveč da jih lahko osebe, za katere so namenjeni, tudi nosijo na sebi.
68. Dodani so tudi pogoji, da bi se upoštevale vrste dvomotornih helikopterjev, ki so razvrščeni kot „helikopterji, ki niso kompleksni helikopterji“.

**SPO.IDE.B.140 Razna oprema**

69. Uporabnost nekaterih predmetov, ki so bili uvrščeni med razno oprema za balone, kot so zaščitne rokavice ali nož, je v skladu s pripombami in po nasvetu strokovnjakov bila spremenjena glede na kategorijo balona.

Köln, 16. aprila 2012

P. GOUDOU  
Izvršni direktor