



ΓΝΩΜΗ ΑΡΙΘ. 02/2012

ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

της 16ης Απριλίου 2012

**για κανονισμό της Επιτροπής που θεσπίζει τους εκτελεστικούς κανόνες
για τις αεροπορικές δραστηριότητες**

“Αεροπορικές δραστηριότητες - OPS (Μέρος SPO)”

Πίνακας περιεχομένων

Σύνοψη των κυριότερων σημείων	3
Εισαγωγή	4
I. Γενικά	4
II. Πεδίο εφαρμογής της γνώμης	4
III. Διαβούλευση	5
IV. Σύμβαση σχετικά με την αρίθμηση των κανόνων	7
Κανονισμός για τις αεροπορικές δραστηριότητες.....	9
I. Πεδίο εφαρμογής	9
II. Ανασκόπηση των αντιδράσεων.....	9
III. Εξηγήσεις	9
Παράρτημα V - μέρος SPO.....	10
I. Πεδίο εφαρμογής	10
II. Από τις εναέριες εργασίες στις ειδικευμένες δραστηριότητες.....	12
III. Δραστηριότητες που καλύπτονται από το μέρος SPO	13
IV. Ο ειδικός χαρακτήρας των ειδικευμένων δραστηριοτήτων	14
V. Ειδικές αντιδράσεις και κύριες αλλαγές	17

Σύνοψη των κυριότερων σημείων

Η παρούσα γνώμη περιλαμβάνει τα ακόλουθα έγγραφα:

- Τροποποίηση του κανονισμού για τις αεροπορικές δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένων των τροποποιήσεων του παραρτήματος I - Ορισμοί.
- Παράρτημα VIII – μέρος SPO, τεχνικές απαιτήσεις για ειδικευμένες (εμπορικές και μη εμπορικές) δραστηριότητες με αεροπλάνα, ελικόπτερα, ανεμοπλάνα, αερόστατα.

Οι εν λόγω απαιτήσεις αναπτύχθηκαν με βάση τους ακόλουθους στόχους:

- διατήρηση υψηλού επιπέδου ασφάλειας.
- διασφάλιση αναλογικών κανόνων.
- εξασφάλιση ευελιξίας και αποτελεσματικότητας για αερομεταφορείς και αρχές.

Η παρούσα γνώμη είναι αποτέλεσμα διαδικασίας εκτενούς διαβούλευσης με αρχές, ενώσεις, αερομεταφορείς και εμπειρογνώμονες της αεροπορίας.

Η γνώμη για τις υπόλοιπες ενότητες του παραρτήματος IV – μέρος CAT σχετικά με τα ανεμοπλάνα και τα αερόστατα καθώς και τις πτήσεις με αναχώρηση από και άφιξη στο ίδιο αεροδρόμιο με αεροπλάνα και ελικόπτερα θα δημοσιευτεί μεταγενέστερα.

Εισαγωγή

I. Γενικά

1. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008¹ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (εφεξής καλούμενος ο "βασικός κανονισμός"), όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1108/2009², θεσπίζει κατάλληλο και ολοκληρωμένο πλαίσιο για τον ορισμό και την εφαρμογή κοινών τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.
2. Σκοπός της παρούσας γνώμης είναι να συνδράμει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στη θέσπιση εκτελεστικών κανόνων για τις αεροπορικές δραστηριότητες.
3. Η γνώμη εκδόθηκε με βάση τη διαδικασία που καθορίστηκε από το διοικητικό συμβούλιο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας (ο Οργανισμός)³, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 19 του βασικού κανονισμού.

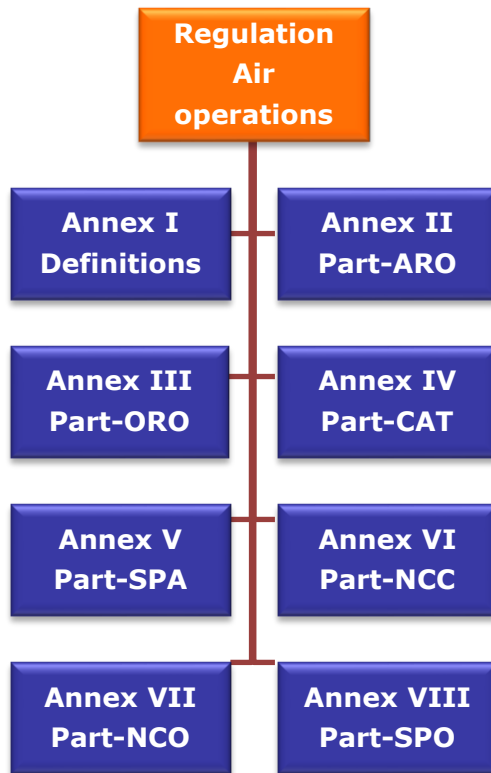
II. Πεδίο εφαρμογής της γνώμης

4. Η παρούσα γνώμη αποτελείται από τα ακόλουθα έγγραφα:
 - Τροποποίηση του κανονισμού για τις αεροπορικές δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένων των τροποποιήσεων του παραρτήματος I - Ορισμοί·
 - Παράρτημα VIII – μέρος SPO, τεχνικές απαιτήσεις για ειδικευμένες (εμπορικές και μη εμπορικές) δραστηριότητες με αεροπλάνα, ελικόπτερα, ανεμοπλάνα, αερόστατα·
5. Τα έγγραφα της παρούσας γνώμης βασίζονται στην αναθεωρημένη δομή κανόνων, όπως αυτή προτάθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τον Οργανισμό τον Απρίλιο του 2011. Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται ανασκόπηση των παραρτημάτων του κανονισμού για τις αεροπορικές δραστηριότητες.

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Φεβρουαρίου 2008 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ. *EE L 79 της 19.03.2008, σ. 1-49.*

² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1108/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, όσον αφορά τα αεροδρόμια, τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, και για την κατάργηση της οδηγίας 2006/23/ΕΚ. *EE L 309 της 24.11.2009, σ. 51-70.*

³ Απόφαση του διοικητικού συμβουλίου σχετικά με διαδικασία που πρέπει να εφαρμόζει ο Οργανισμός για την έκδοση γνώμων, προδιαγραφών πιστοποίησης και υλικού καθοδήγησης (διαδικασία θέσπισης κανόνων). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

Εικόνα 1: Παραρτήματα του κανονισμού για τις αεροπορικές δραστηριότητες

III. Διαβούλευση

6. Η παρούσα γνώμη βασίζεται στην ΕΠΤ 2009-02 η οποία περιέχει σχέδια προτάσεων για εκτελεστικούς κανόνες καθώς και τα σχετικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και το υλικό καθοδήγησης για τις αεροπορικές δραστηριότητες.
 - Φάση διαβούλευσης της ΕΠΤ
7. Η ΕΠΤ 2009-02 δημοσιεύτηκε στον δικτυακό τόπο του EASA (<http://www.easa.europa.eu>) την 30η Ιανουαρίου 2009. Η περίοδος διαβούλευσης έληξε την 31η Ιουλίου 2009. Ο Οργανισμός είχε λάβει συνολικά 13 775 παρατηρήσεις από τις οποίες περίπου 350 ήταν σχετικές με το πεδίο εφαρμογής της παρούσας γνώμης.
 - Φάση διαβούλευσης ΕΑΠ (έγγραφο απάντησης σε παρατηρήσεις)
8. Οι περιλήψεις των παρατηρήσεων, οι σχετικές απαντήσεις στις περιληπτικές παρατηρήσεις και το προτεινόμενο αναθεωρημένο κείμενο του κανόνα συζητήθηκαν λεπτομερώς με τις ακόλουθες τέσσερις ομάδες αναθεώρησης θέσπισης κανόνων (RG):
 - RG01 (CAT), η οποία εστίασε στους κανόνες για τις εμπορικές αερομεταφορές·
 - RG02 (SPO), η οποία εστίασε στους κανόνες για τις ειδικευμένες δραστηριότητες·
 - RG03 (NCC), η οποία εστίασε στους κανόνες για τις μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη· και
 - RG04 (NCO), η οποία εστίασε στους κανόνες για τις μη εμπορικές δραστηριότητες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη.
9. Το σχέδιο του κειμένου του ΕΑΠ σχετικά με το μέρος SPO αναθεωρήθηκε από την ομάδα RG02.
10. Πριν από τη δημοσίευση του ΕΑΠ, ο Οργανισμός διενήργησε επίσης έλεγχο συνεκτικότητας με άλλα μέρη (μέρος CAT και μέρη NCC και NCO).

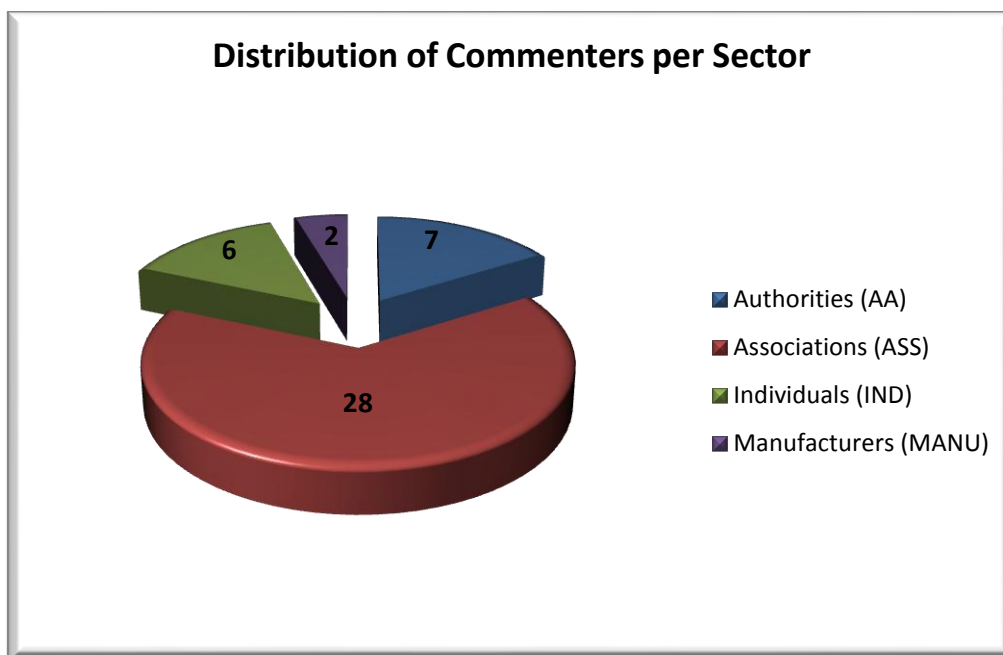
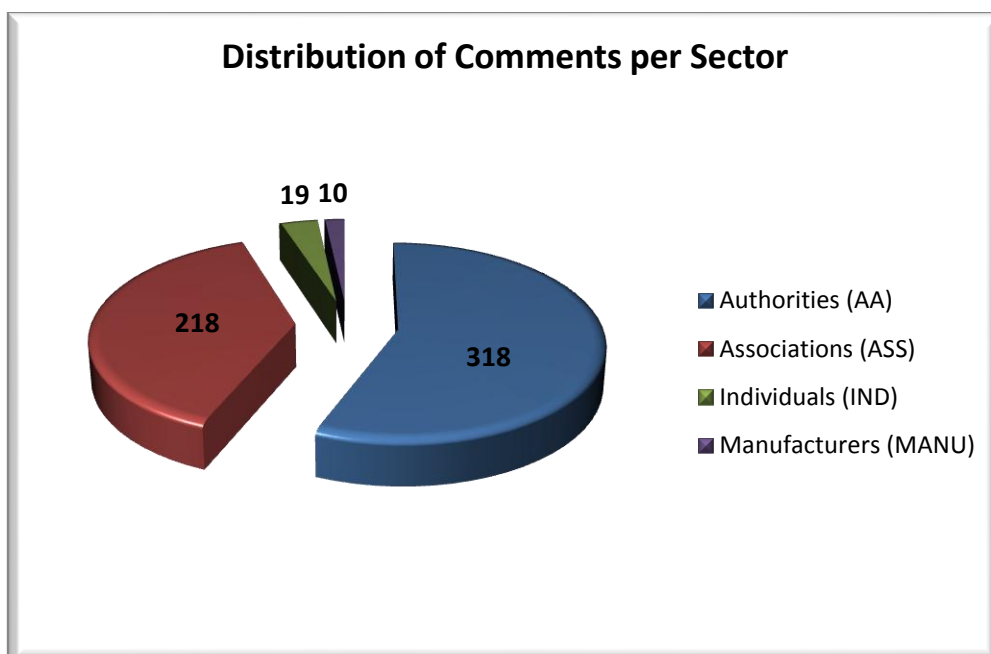
TE.RPRO.00036-001© Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφαλείας της Αεροπορίας.

Με την επιφύλαξη παντός δικαιώματος.

Ιδιοκτησιακό έγγραφο. Τα αντίγραφα δεν ελέγχονται. Επιβεβαιώστε το καθεστώς αναθεώρησης μέσω του Διαδικτύου/Ενδοδικτύου του EASA.

Σελίδα 5 από 21

11. Με βάση εκτενή διαβούλευση με αρχές, ενώσεις και αερομεταφορείς, ο Οργανισμός δημοσίευσε το ΕΑΠ OPS III την 27η Σεπτεμβρίου 2011. Η περίοδος διατύπωσης αντιδράσεων έληξε την 31η Ιανουαρίου 2012.
 - Συνάντηση με μέλη των ομάδων αναθεώρησης και διάσκεψη στο διαδίκτυο
 12. Κατά τη διάρκεια της φάσης της διαβούλευσης, ο Οργανισμός διοργάνωσε, στις 23-24 Νοεμβρίου 2011, επιπρόσθετη συνάντηση με τα μέλη της RG02 (SPO) προκειμένου να συζητηθεί το δημοσιευμένο κείμενο του ΕΑΠ. Αυτή η συνάντηση επέτρεψε τη βελτίωση του κειμένου του ΕΑΠ και επιτεύχθηκε γενική συναίνεση. Τα κύρια στοιχεία που συζητήθηκαν ήταν τα κριτήρια επιδόσεων για τα ελικόπτερα και οι δύο τυποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες για τις δραστηριότητες HESLO και HEC.
 13. Επιπλέον της συνάντησης με τα μέλη της ομάδας αναθεώρησης, ο Οργανισμός διεξήγαγε δημόσια διάσκεψη στο διαδίκτυο την 29η Νοεμβρίου 2011 για την παρουσίαση του ΕΑΠ και τη συζήτηση και την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με το μέρος SPO. Τα σχόλια που ελήφθησαν ήταν θετικά.
 - Αντιδράσεις επί του ΕΑΠ
 14. Ο Οργανισμός έλαβε αντιδράσεις στο ΕΑΠ από 43 φορείς συμπεριλαμβανομένων εθνικών αρχών, κατασκευαστών, ενώσεων και ιδιωτών. Ο συνολικός αριθμός των παρατηρήσεων ανέρχεται σε περίπου 560, 15% των οποίων είναι διπλές.
- Στις ακόλουθες εικόνες παρουσιάζεται ανασκόπηση των εν λόγω αντιδράσεων.

Εικόνα 2: Ανασκόπηση των σχολιαστών που διατύπωσαν αντιδράσεις**Εικόνα 3: Ανασκόπηση των παρατηρήσεων που ελήφθησαν**

15. Όλες οι αντιδράσεις αξιολογήθηκαν και απαντήθηκαν, ενώ λήφθηκαν υπόψη κατά τη σύνταξη της τροποποίησης του παραρτήματος VIII της παρούσας γνώμης.

IV. Σύμβαση σχετικά με την αρίθμηση των κανόνων

16. Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του Οργανισμού σχετικά με τη σύνταξη κανόνων, στους εκτελεστικούς κανόνες εφαρμόστηκε η ακόλουθη σύμβαση αρίθμησης των κανόνων:

<Μέρος>. <τμήμα>. <ενότητα>. <N>

TE.RPRO.00036-001© Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφαλείας της Αεροπορίας.

Με την επιφύλαξη παντός δικαιώματος.

Ιδιοκτησιακό έγγραφο. Τα αντίγραφα δεν ελέγχονται. Επιβεβαιώστε το καθεστώς αναθεώρησης μέσω του Διαδικτύου/Ενδοδικτύου του EASA.

Εξήγηση:

- <Μέρος>: υποχρεωτικό - αποτελείται από έως και τέσσερα γράμματα ή ψηφία
παραδείγματα: SPO
- <Τμήμα>: υποχρεωτικό - αποτελείται από έως και τέσσερα γράμματα ή ψηφία
παραδείγματα: GEN, OP, POL, IDE, SPEC
- <Ενότητα>: υποχρεωτικό - αποτελείται από έως και πέντε γράμματα ή ψηφία
παραδείγματα: SPO.SPEC.HESLO
- <N>: υποχρεωτικό - αριθμός κανόνα – αποτελείται από τρία ψηφία και αρχίζει από τον αριθμό 100. Οι αριθμοί που ακολουθούν αυξάνονται συνήθως κατά 5.

Κανονισμός για τις αεροπορικές δραστηριότητες**I. Πεδίο εφαρμογής**

17. Ο κανονισμός για τις "αεροπορικές δραστηριότητες" ορίζει τη γενική εφαρμογή των μερών που καλύπτει και προτείνει μέτρα μετάβασης υπό τη μορφή αυτοεξαιρέσεων⁴. Καταρτίζεται ως κανονισμός τροποποίησης και βασίζεται στον αρχικό κανονισμό για τις αεροπορικές δραστηριότητες όπως ψηφίστηκε από την επιτροπή του EASA για το πακέτο CAT (γνώμη 04/2011).

II. Ανασκόπηση των αντιδράσεων

18. Οι αντιδράσεις που ελήφθησαν σχετικά με τον κανονισμό για τις αεροπορικές δραστηριότητες επικεντρώθηκαν σε ζητήματα συνεκτικότητας, μεταβατικές διατάξεις, στην πιστοποίηση ή μη για όλους τους εμπορικούς αερομεταφορείς, στο πεδίο εφαρμογής και τον ορισμό των ειδικευμένων δραστηριοτήτων καθώς και στον ορισμό του ειδικού εργασιών.

III. Εξηγήσεις

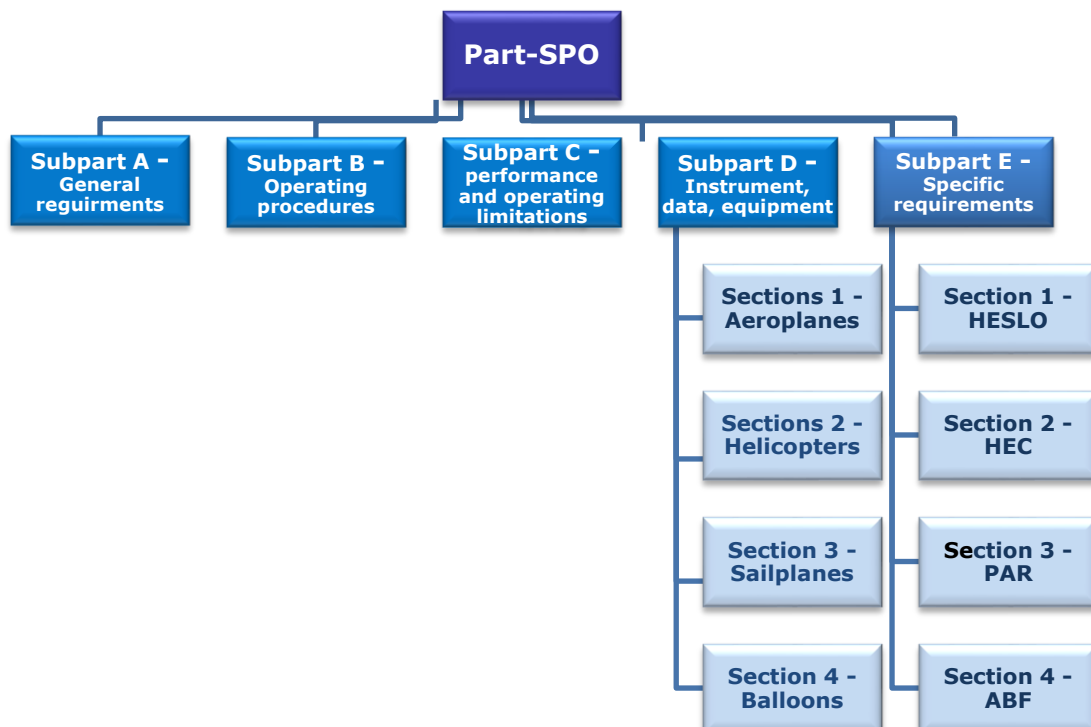
19. Το άρθρο 1 παράγραφοι 1 έως 4 του κανονισμού τροποποίησης καθορίζει το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού και εξετάζει τις εμπορικές και μη εμπορικές ειδικευμένες δραστηριότητες. Οι εμπορικοί ειδικευμένοι αερομεταφορείς πρέπει να κατέχουν πιστοποιητικό ενώ οι μη εμπορικοί ειδικευμένοι αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα και ελικόπτερα πρέπει να δηλώνουν τη δραστηριότητά τους στην αρμόδια αρχή. Οι σχετικές διατάξεις για τις απαιτήσεις που αφορούν την πιστοποίηση, τη δήλωση και τους φορείς (μέρος ORO) έχουν ήδη δημοσιευτεί στη γνώμη 04/2011 του EASA.
20. Το άρθρο 1 παράγραφος 5 περιλαμβάνει έναν ορισμό των εμπορικών και μη εμπορικών ειδικευμένων δραστηριοτήτων καθώς και του ειδικού εργασιών. Περαιτέρω επεξήγηση παρέχεται στα κεφάλαια III και IV παρακάτω.
21. Προστίθεται στο μέρος SPO ένα νέο παράρτημα VIII το οποίο περιέχει τις τεχνικές απαιτήσεις για τις επιχειρησιακές διαδικασίες, τις επιδόσεις, τον εξοπλισμό και κάποιες γενικές απαιτήσεις για όλες τις ειδικευμένες δραστηριότητες (άρθρο 1 παράγραφος 11). Η σχετική εφαρμοσιμότητα καθορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 8. Επιπλέον, όταν επιχειρούν εντός καθορισμένου εναέριου χώρου, εκτελούν πτητικές λειτουργίες σε κατώτερα ελάχιστα ή μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα, τόσο οι εμπορικοί όσο και οι μη εμπορικοί ειδικευμένοι αερομεταφορείς πρέπει να κατέχουν ειδική έγκριση. Οι διατάξεις που αφορούν τις εν λόγω δραστηριότητες και τις εγκρίσεις περιλαμβάνονται στο μέρος SPA (αεροπορικές δραστηριότητες για τις οποίες απαιτούνται ειδικές εγκρίσεις), το οποίο δημοσιεύτηκε στη γνώμη 04/2011. Αυτό δεν απαιτεί αλλαγή στον κανονισμό.
22. Το άρθρο 1 παράγραφος 9 περιέχει διευκρινίσεις αναφορικά με τις ισχύουσες απαιτήσεις για τον περιορισμό χρόνου πτήσης και υπηρεσίας. Επί του παρόντος, για τις ειδικευμένες δραστηριότητες εξακολουθούν να ισχύουν οι εθνικές διατάξεις. Οι σχετικοί εκτελεστικοί κανόνες θα προταθούν μεταγενέστερα.
23. Το άρθρο 1 παράγραφος 10 του τροποποιητικού κανονισμού περιέχει τις διατάξεις περί αυτοεξαιρέσεως. Λαμβάνοντας υπόψη ότι δεν καθορίζονται εναρμονισμένες διατάξεις στον τομέα των ειδικευμένων δραστηριοτήτων και ότι κάποιοι αερομεταφορείς πρέπει να είναι πιστοποιημένοι, προτείνεται μια γενική τριετής αυτοεξαιρέση.
24. Τέλος, το άρθρο 2 περιλαμβάνει τις απαιτήσεις για τη θέση σε ισχύ του τροποποιητικού κανονισμού.

⁴ Η αυτοεξαιρέση είναι ένας τύπος μέτρου μετάβασης, βάσει του οποίου τα κράτη μέλη έχουν την επιλογή να μεταθέσουν την ημερομηνία εφαρμογής μίας ορισμένης διάταξης για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα που ορίζεται από το νόμο.

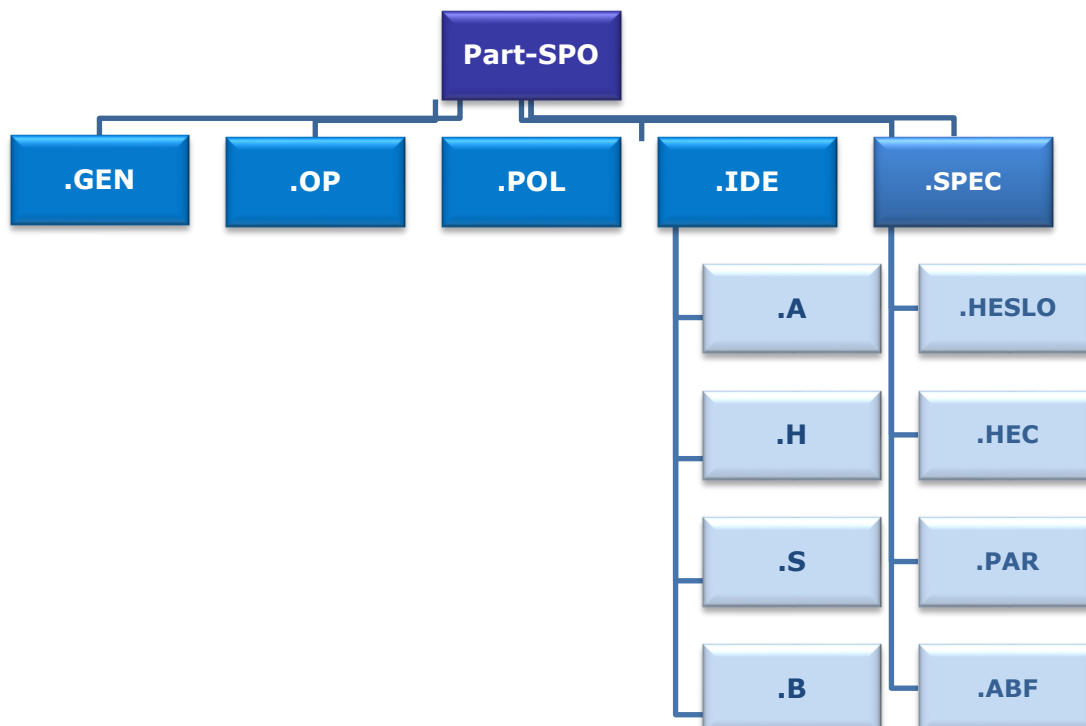
Παράρτημα V - μέρος SPO**I. Πεδίο εφαρμογής**

25. Το μέρος SPO πρέπει να αναγνωσθεί μαζί με:
- τον κανονισμό για τις αεροπορικές δραστηριότητες, ιδίως όσον αφορά τις ημερομηνίες εφαρμογής και τις μεταβατικές περιόδους·
 - το παράρτημα I – ορισμοί για όρους που χρησιμοποιούνται στα παραρτήματα II έως VIII·
 - το παράρτημα II – μέρος ARO που περιέχει, μεταξύ άλλων, απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές για αερομεταφορείς που εκτελούν ειδικευμένες δραστηριότητες. Οι εν λόγω απαιτήσεις άπτονται των ευθυνών επιτήρησης και της πιστοποίησης·
 - το παράρτημα III – μέρος ORO που περιέχει απαιτήσεις για αερομεταφορείς που εκτελούν εμπορικές ειδικευμένες δραστηριότητες και μη εμπορικές ειδικευμένες δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη· και
 - το παράρτημα V - μέρος SPA που περιέχει τις απαιτήσεις για αεροπορικές δραστηριότητες για τις οποίες απαιτείται ειδική έγκριση.
26. Το μέρος SPO περιέχει τις τεχνικές απαιτήσεις για τις εμπορικές και μη εμπορικές ειδικευμένες δραστηριότητες.
27. Το παρόν μέρος αποτελείται από πέντε τμήματα. Το τμήμα Δ, SPO.IDE και το τμήμα Ε, SPO.SPEC διαιρούνται περαιτέρω σε ενότητες που περιέχουν κανόνες για τα διάφορα αεροσκάφη και συγκεκριμένες δραστηριότητες.
28. Η δομή των τμημάτων είναι συγκρίσιμη με τη δομή των βασικών απαιτήσεων στο παράρτημα IV του βασικού κανονισμού.
29. Η δομή των κανόνων, και ιδιαιτέρως οι ενότητες, έχει σχεδιαστεί κατά τρόπο ώστε να είναι δυνατή η μελλοντική προσθήκη απαιτήσεων για επιπλέον κατηγορίες αεροσκαφών ή για ειδικές πτητικές λειτουργίες χωρίς να είναι αναγκαίες αλλαγές στο υφιστάμενο κείμενο των κανόνων ή στην υφιστάμενη δομή.
30. Στις εικόνες 4 και 5 παρουσιάζεται ανασκόπηση της δομής του μέρους SPO. Το τμήμα Ε αφορά το μέρος SPO και εξηγείται με περισσότερες λεπτομέρειες παρακάτω.

Εικόνα 4: Δομή του μέρους SPO – επικεφαλίδες των τίτλων των κανόνων



Εικόνα 5: Δομή του μέρους SPO – αναγνωριστικά κανόνων



II. Από τις εναέριες εργασίες στις ειδικευμένες δραστηριότητες

31. Μέχρι στιγμής, η μόνη αναφορά σε εργασίες που εκτελούνται στον τομέα των εναέριων εργασιών υπήρξε υπό την αιγίδα του JAA και κατά την κατάρτιση του σχεδίου του JAR-OPS4. Σήμερα σε πολλά ευρωπαϊκά κράτη μέλη οι δραστηριότητες εναέριων εργασιών ρυθμίζονται από τους κανόνες γενικής αεροπορίας και βάσει του μέρους II του παραρτήματος 6 του ΔΟΠΑ. Δεν υπάρχουν πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές του ΔΟΠΑ που καλύπτουν συγκεκριμένα τις εναέριες εργασίες.
32. Το 2006, συστάθηκε η υποομάδα III της ομάδας θέσπισης κανόνων OPS.001 του EASA για την κατάρτιση κανόνων για τις εναέριες εργασίες χρησιμοποιώντας, ανάλογα με την περίπτωση, το σχέδιο των JAR-OPS 0 και 4, και λαμβάνοντας επίσης υπόψη τα εθνικά πρότυπα στον συγκεκριμένο τομέα. Η ομάδα θέσπισης κανόνων OPS.001 πρότεινε σχέδιο κανόνων και δημοσίευσε το 2009 την ΕΠΤ για τις αεροπορικές δραστηριότητες που κάλυπτε επίσης το έργο της υποομάδας III για τις εναέριες εργασίες.
33. Η ΕΠΤ 2009-02b καθόρισε απαιτήσεις για τις εμπορικές δραστηριότητες εκτός των εμπορικών αερομεταφορών στο τμήμα Γ. Αυτό το τμήμα έπρεπε να αναγνωσθεί μαζί με το τμήμα Α (GEN) που καθόρισε απαιτήσεις βάσει του μέρους II του παραρτήματος 6 του ΔΟΠΑ. Ως αποτέλεσμα των φάσεων δημόσιας διαβούλευσης, και σε συμφωνία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ο Οργανισμός αναθεώρησε τη δομή των κανόνων του και αποφάσισε να διαχωρίσει τους κανόνες σε διαφορετικά μέρη. Το παράρτημα VIII καλύπτει πλέον δραστηριότητες εναέριων εργασιών και βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στα τμήματα Α και Γ της ΕΠΤ 2009-02b. Η ομάδα αναθεώρησης του EASA που συστάθηκε για την κατάρτιση του ΕΑΠ, αναθεώρησε το κείμενο της ΕΠΤ λαμβάνοντας υπόψη τη νέα δομή κανόνων και, σε συμφωνία με τα μέλη αυτής της ομάδας αναθεώρησης, αποφασίστηκε αυτό το μέρος να ονομαστεί μέρος SPO.
34. Παρότι τώρα το μέρος SPO καλύπτει κυρίως δραστηριότητες εναέριων εργασιών, το πεδίο εφαρμογής του θεωρείται ότι περιλαμβάνει περισσότερες δραστηριότητες από αυτές που γενικά θεωρούνται εναέριες εργασίες. Πράγματι, αυτό το μέρος μπορεί στο μέλλον να συμπεριλάβει επίσης άλλους τύπους πτήσεων ή δραστηριοτήτων, ωστόσο, αυτές οι πτήσεις ή οι δραστηριότητες δεν εμπίπτουν στην κατηγορία των εναέριων εργασιών καθαυτών.
35. Μια σημαντική αλλαγή στην ΕΠΤ είναι ότι το μέρος SPO καλύπτει πλέον ειδικευμένες δραστηριότητες που εκτελούνται μη εμπορικώς. Ο Οργανισμός αποφάσισε να επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής του μέρους SPO στους μη εμπορικούς αερομεταφορείς. Πράγματι, πολλές δραστηριότητες που εμπίπτουν στην κατηγορία των ειδικευμένων δραστηριοτήτων εκτελούνται μη εμπορικώς, ενώ οι κίνδυνοι για την ασφάλεια παραμένουν ίδιοι με εκείνους που υπάρχουν για τις ειδικευμένες δραστηριότητες που εκτελούνται εμπορικώς. Συνεπώς, θα θεωρούνταν επιζήμια η μη ρύθμιση μιας κατηγορίας αερομεταφορέων που ουσιαστικά εκτελούν δραστηριότητες ίδιες με εκείνες άλλων αερομεταφορέων μόνο επειδή δεν εκτελούν πτήσεις εμπορικώς. Επιπλέον, για κάθε δραστηριότητα εναέριων εργασιών ισχύουν και απαιτούνται ελαφρύνσεις ή πρόσθετες απαιτήσεις. Η συμπερίληψή τους σε άλλα μέρη, όπως τα μέρη NCC και NCO, θα επηρέαζε δυσμενώς την αναγνωσιμότητα αυτών των μερών καθιστώντας τα πιο περίπλοκα.

III. Δραστηριότητες που καλύπτονται από το μέρος SPO

36. Το 2006, η υποομάδα III της ομάδας θέσπισης κανόνων OPS.001 εντόπισε μια σειρά δραστηριοτήτων που θεωρούνται δραστηριότητες εναέριων εργασιών. Έκτοτε, ο Οργανισμός έχει εντοπίσει περισσότερες δραστηριότητες που μπορεί να θεωρηθεί ότι ανήκουν στον κατάλογο που πρότεινε η συγκεκριμένη ομάδα θέσπισης κανόνων.
37. Δύο σημεία που αφορούν το πεδίο εφαρμογής του μέρους SPO σχολιάστηκαν σε μεγάλο βαθμό.
- Οι δραστηριότητες που περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής.
38. Η κύρια αντίδραση ως προς αυτήν την πτυχή ήταν ότι κάποιες από τις δραστηριότητες δεν θα πρέπει να θεωρούνται ειδικευμένες δραστηριότητες, ιδίως οι "πτήσεις αγώνων" και η "ρυμούλκηση ανεμόπτερων". Σύμφωνα με κάποιους από τους ενδιαφερόμενους, αυτές οι δραστηριότητες είναι συνήθεις δραστηριότητες που εμπίπτουν στους κανόνες γενικής αεροπορίας και συνεπώς δεν θα πρέπει να ρυθμίζονται από αυτό το μέρος.
- Ο χαρακτήρας του καταλόγου των δραστηριοτήτων.
39. Σύμφωνα με γενικές παρατηρήσεις, ιδίως από εθνικές αρχές, ο μη εξαντλητικός χαρακτήρας του προτεινόμενου καταλόγου δραστηριοτήτων δεν προσφέρει αξιοπιστία ως προς ποιες δραστηριότητες καλύπτονται από αυτό το μέρος και ποιες όχι.
40. Ως εκ τούτου, η γνώμη προτείνει πλέον έναν ορισμό των ειδικευμένων δραστηριοτήτων στον κανονισμό όπου συμπεριλαμβάνονται γενικά κριτήρια που αφορούν τον σκοπό της πτήσης. Τούτο συμπληρώνεται από έναν κατάλογο 19 κατηγοριών δραστηριοτήτων που θεωρούνται ειδικευμένες δραστηριότητες. Ο Οργανισμός γνωρίζει ότι αυτές οι δραστηριότητες εκτελούνται σήμερα σε ευρωπαϊκά κράτη μέλη.
41. Οι δραστηριότητες που καλύπτονται από το μέρος SPO είναι οι ακόλουθες: δραστηριότητες εξωτερικού φορτίου ελικοπτέρων, δραστηριότητες μεταφοράς εξωτερικού ανθρώπινου φορτίου, δραστηριότητες τοπογραφικής αποτύπωσης ελικοπτέρων, πτώσεις με αλεξίπτωτο και ελεύθερες πτώσεις, γεωργικές πτήσεις, πτήσεις αεροφωτογραφίας, ρυμούλκηση ανεμόπτερων, πτήσεις αεροδιαφήμισης, πτήσεις βαθμονόμησης, πτήσεις κατασκευαστικών εργασιών, συμπεριλαμβανομένων των δραστηριοτήτων καλωδίωσης γραμμών ισχύος, δραστηριότητες αποψίλωσης, εργασίες απομάκρυνση πετρελαιοκηλίδων, δραστηριότητες εκτίναξης χιονοστιβάδων, δραστηριότητες τοπογραφικής αποτύπωσης, συμπεριλαμβανομένων των δραστηριοτήτων εναέριας χαρτογράφησης και ελέγχου της ρύπανσης, πτήσεις λήψης ειδήσεων, πτήσεις τηλεοπτικών και κινηματογραφικών δραστηριοτήτων, πτήσεις ειδικών εκδηλώσεων, συμπεριλαμβανομένων πτητικών επιδείξεων και πτητικών αγώνων, πτήσεις μετακίνησης και διάσωσης ζώων, πτήσεις μεταφοράς κτηνιάτρων, πτήσεις θαλάσσιας ταφής, πτήσεις επιστημονικής έρευνας (εκτός εκείνων του παραρτήματος II του κανονισμού αριθ. 216/2008), εμπλουτισμός νέφους.
42. Λόγω του μεγάλου αριθμού των εναέριων δραστηριοτήτων που εκτελούνται στην Ευρώπη σήμερα, δεν είναι δυνατή η κατάρτιση ενός εξαντλητικού καταλόγου⁵. Επιπλέον, στο μέλλον ενδέχεται να προκύψουν νέες δραστηριότητες που εμπίπτουν στις ειδικευμένες δραστηριότητες. Συνεπώς, ο Οργανισμός δεν μπορεί να περιορίσει τις δραστηριότητες σε

⁵ Δεν υπάρχει ορισμός των εναέριων εργασιών που να περιλαμβάνει όλες τις δραστηριότητες εναέριων εργασιών. Επίσης, ο ορισμός του ΔΟΠΑ περιορίζεται στην παράθεση παραδειγμάτων. Άλλες αρχές είτε χρησιμοποιούν τον όρο εναέριες εργασίες για συγκεκριμένες δραστηριότητες (π.χ. ΗΠΑ) είτε τις ονομάζουν (διάφορες) ειδικές πτητικές δραστηριότητες και ειδικά συμβάντα αεροπορίας (Καναδάς).

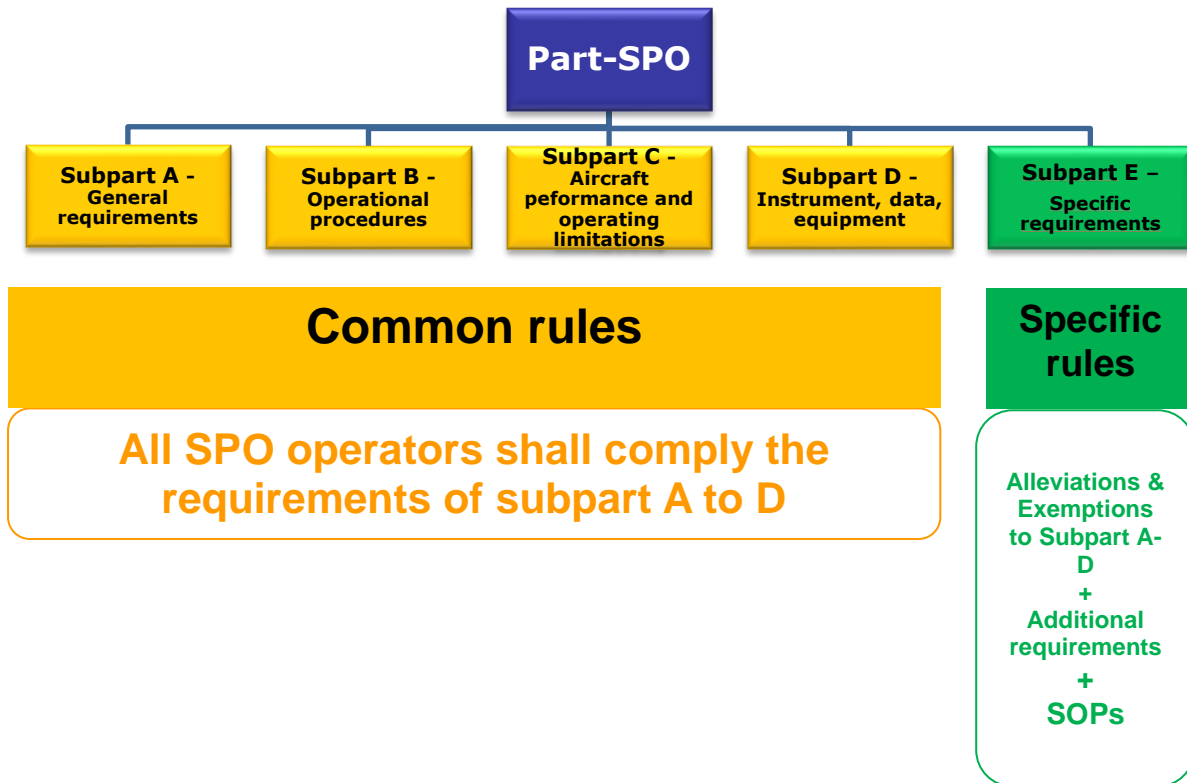
εκείνες που παρατίθενται στην παράγραφο SPO.GEN.005. Ως εκ τούτου, αποσαφηνίζεται ότι κάθε δραστηριότητα, εκτός των όσων ήδη παρατίθενται, που πληροί ένα από τα κριτήρια του ορισμού θα ρυθμίζεται από το μέρος SPO. Ο Οργανισμός θεωρεί ότι ο κατάλογος των δραστηριοτήτων σε συνδυασμό με τον ορισμό που περιλαμβάνει γενικά κριτήρια θα επιτρέπουν στους ενδιαφερόμενους να καθορίζουν αν μια εναέρια δραστηριότητα εμπίπτει ή μη στο πλαίσιο του μέρους SPO.

43. Όσον αφορά τις πτήσεις αγώνων και τη ρυμούλκηση ανεμόπτερων, το ζήτημα δεν αφορούσε τόσο τον κανόνα αυτόν καθεαυτόν αλλά τον όρο "ειδικευμένες" και τον φόβο ότι ίσως εισαχθούν πρόσθετες απαιτήσεις στο μέλλον. Οι αγώνες διεξάγονται βάσει ειδικών κανόνων που καθορίζει ο εκάστοτε διοργανωτής. Τα αεροσκάφη μπορεί να πετούν πολύ κοντά το ένα στο άλλο ή στην επιφάνεια του εδάφους ή μπορεί να είναι αναγκαία η εκτέλεση ειδικών εργασιών. Επίσης, το στρες για τη νίκη στον αγώνα μπορεί να επηρεάσει τον τρόπο εκτέλεσης της πτήσης αυξάνοντας, έτσι, τους κινδύνους. Στην περίπτωση της ρυμούλκησης ανεμόπτερων, το αεροσκάφος πρέπει να διαθέτει ειδικό εξοπλισμό και ο χειριστής πρέπει να κατέχει πρόσθετη ικανότητα. Πρέπει να ληφθούν άλλα προληπτικά μέτρα συγκριτικά με συνήθεις πτήσεις αναψυχής ή μεταφοράς. Και για τις δύο δραστηριότητες απαιτούνται ειδική αξιολόγηση κινδύνων πριν από την εκτέλεση της πτήσης και κατάλληλες διαδικασίες μετριάσμου των κινδύνων. Για αυτόν τον λόγο συμπεριλήφθηκαν στο μέρος SPO.

IV. Ο ειδικός χαρακτήρας των ειδικευμένων δραστηριοτήτων

44. Το μέρος SPO εξετάζει κανόνες για δραστηριότητες πολύ διαφορετικού χαρακτήρα. Περιέχει ένα πλήρες σύνολο κανόνων που θα συμπεριλάβουν ειδικευμένες δραστηριότητες με σύνθετα και μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη.
45. Οι δραστηριότητες που περιλαμβάνει το μέρος SPO έχουν ειδικά χαρακτηριστικά:
- το αεροσκάφος χρησιμοποιείται για την εκτέλεση ειδικής εργασίας, συνεπώς εξαιρούνται "φυσιολογικές" πτήσεις αναψυχής ή μεταφοράς·
 - οι ειδικές εργασίες δημιουργούν ειδικούς κινδύνους και συνεπώς απαιτούν μέτρα μετριάσμου καθώς, για παράδειγμα, το αεροσκάφος πετά πολύ χαμηλά, κατά την πτήση εκτελούνται ασυνήθιστοι ελιγμοί, ανυψώνονται ή ρυμουλκούνται εξωτερικά φορτία/εμπορεύματα, υπάρχει το ενδεχόμενο εισόδου και εξόδου προσώπων από το αεροσκάφος, το αεροσκάφος απελευθερώνει ουσίες ή είναι αναγκαίος ειδικός εξοπλισμός για την εκτέλεση της αποστολής της πτήσης· και
 - στη δραστηριότητα ίσως ενέχονται άλλα άτομα εκτός του χειριστή, όπως ειδικοί εργασιών.
46. Επιπλέον, το μέρος SPO εισαγάγει την έννοια του "ειδικού εργασιών". Ο ειδικός εργασιών είναι το άτομο που διορίζει ο αερομεταφορέας ή τρίτο μέρος, ή που ενεργεί ως επιχείρηση και εκτελεί εργασίες στο έδαφος που συνδέονται άμεσα με μια ειδικευμένη εργασία ή εκτελεί ειδικευμένες εργασίες επί του αεροσκάφους ή από αυτό. Ο ορισμός περιλαμβάνεται στον κανονισμό καθώς ο όρος χρησιμοποιείται σε αυτόν.
47. Τη χρήση της ονομασίας "ειδικός εργασιών" υποστήριξαν ένθερμα και ζήτησαν επίσης η ομάδα θέσπισης κανόνων και η κοινότητα εναέριων εργασιών που σχολίασαν την ΕΠΤ και το ΕΑΠ. Οι λόγοι που παρουσιάστηκαν και υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό ήταν ότι αυτά τα άτομα απαιτούν ειδική ενημέρωση ή εκπαίδευση ανεξαρτήτως του μέρους που τα διορίζει και τους αναθέτει την εκτέλεση αποστολής εναέριων εργασιών. Από αυτήν την άποψη, θεωρήθηκε ότι η ονομασία "επιβάτης" θα προκαλούσε σύγχυση.

48. Από νομικής σκοπιάς, οι ειδικοί εργασιών είναι είτε μέλη του πληρώματος είτε επιβάτες. Σύμφωνα με τον ορισμό του μέλους πληρώματος που περιλαμβάνεται στο παράρτημα Ι, «Ως "μέλος πληρώματος" νοείται το άτομο στο οποίο ο αερομεταφορέας έχει αναθέσει την εκτέλεση καθηκόντων επί αεροσκάφους». Εάν δεν διοριστεί από τον αερομεταφορέα, ο ειδικός εργασιών είναι ένας επιβάτης.
49. Τμήμα Ε — Ειδικές απαιτήσεις
50. Ο Οργανισμός λαμβάνει υπόψη όλες τις θετικές παρατηρήσεις που ελήφθησαν κατά τη διαβούλευση για το ΕΑΠ σχετικά με την εισαγωγή αυτού του τμήματος που χαιρετίζουν ένθερμα η κοινότητα εναέριων εργασιών και οι εθνικές αρχές.
51. Το μέρος SPO χωρίζεται σε 5 τμήματα. Τα τμήματα Α έως Δ περιέχουν τους κοινούς κανόνες για όλους τους αερομεταφορείς που εκτελούν ειδικευμένες δραστηριότητες. Το τμήμα Ε εισήχθη για την επίτευξη των ακόλουθων 3 ειδικών στόχων:
- Στόχος 1: να προτείνει πρόσθετες απαιτήσεις, εάν είναι αναγκαίο. Λόγω του πολύ διαφορετικού χαρακτήρα των δραστηριοτήτων που εντάσσονται στο μέρος SPO, κάποιες φορές είναι αναγκαίες πρόσθετες απαιτήσεις για κάποια συγκεκριμένη δραστηριότητα και συνεπώς καλύπτονται σε αυτό το τμήμα γιατί δεν μπορούν να εφαρμοστούν σε όλους τους αερομεταφορείς που εκτελούν ειδικευμένες δραστηριότητες. Για παράδειγμα, οι αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται ελικόπτερα και εκτελούν μεταφορές φορτίου με αρτάνη πρέπει να διαθέτουν πρόσθετο εξοπλισμό εκείνου που απαιτείται από το τμήμα Δ (IDE), καθώς η φύση της αποστολής απαιτεί την εγκατάσταση ή την ύπαρξη ειδικού εξοπλισμού ο οποίος δεν είναι απαραίτητος για άλλες δραστηριότητες.
 - Στόχος 2: να επιτρέψει την εφαρμογή των αναγκαίων εξαιρέσεων ή ελαφρύνσεων από τους κοινούς κανόνες. Κάποιοι κανόνες που περιέχονται στα τμήματα Α έως Δ ενδεχομένως να μην είναι κατάλληλοι για κάθε διαφορετικό τύπο ειδικευμένης δραστηριότητας ή θα αποτελούσαν εμπόδιο για την εκτέλεση της αποστολής κατά τρόπο ασφαλή αν επρόκειτο να ακολουθηθούν. Συνεπώς, είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί η ευελιξία και η αναλογικότητα των κανόνων.
 - Στόχος 3: να περιέχει λεπτομερείς προδιαγραφές που αποτελούν τη βάση για τις τυποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες του αερομεταφορέα. Αυτό το τμήμα περιέχει 2 λεπτομερείς προδιαγραφές τις οποίες κατάρτισαν αερομεταφορείς και αναθεώρησε ο Οργανισμός σε διαβούλευση με εμπειρογνώμονες της ομάδας αναθεώρησης. Καθορίζονται σε αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης ώστε να επιτρέπουν την αναγκαία ευελιξία που είναι απαραίτητη για τις ειδικευμένες δραστηριότητες. Παρότι οι αερομεταφορείς που εκτελούν ειδικευμένες δραστηριότητες πρέπει να ικανοποιούν απαιτήσεις υψηλού επιπέδου, είναι σημαντικό να τους παρέχεται μέγιστη ευελιξία για την αποτελεσματική ικανοποίηση αυτών των απαιτήσεων ώστε να διασφαλίζεται ότι είναι σε θέση να εκτελέσουν την ειδικευμένη εργασία και τις δραστηριότητες με υψηλό επίπεδο ασφάλειας.



52. Προς το παρόν στο συγκεκριμένο τμήμα έχουν εισαχθεί 4 ειδικευμένες δραστηριότητες. Η ενότητα 1 (Δραστηριότητες ελικοπτέρων μεταφοράς εξωτερικού φορτίου με αρτάνη) και η ενότητα 2 (Δραστηριότητες μεταφοράς εξωτερικού ανθρώπινου φορτίου) περιλαμβάνουν τις λεπτομερείς προδιαγραφές που αναφέρονται ανωτέρω. Η ενότητα 3 (Πτώσεις με αλεξίπτωτο) και η ενότητα 4 (Ακροβατικές πτήσεις) περιέχουν τις αναγκαίες ελαφρύνσεις ή εξαιρέσεις. Λεπτομερέστερες προδιαγραφές μπορεί να καταρτιστούν μέσω χωριστής εργασίας θέσπισης κανόνων.
53. Το τμήμα E χωρίζεται ως εξής:
- Ενότητα 1 – Οι δραστηριότητες ελικοπτέρων μεταφοράς εξωτερικού φορτίου με αρτάνη (HESLO) είναι δραστηριότητες που εκτελούνται για τη μεταφορά εξωτερικών φορτίων με τη χρήση διαφορετικών μέσων (π.χ. σε ανάρτηση, εξωτερικούς φορείς ή σχάρες). Έχουν προστεθεί κάποιες απαιτήσεις εξοπλισμού καθώς θεωρούνται αναγκαίες για την εκτέλεση κάθε πτήσης HESLO. Αυτή η ενότητα περιέχει προδιαγραφές σε αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης που έχει σχολιαστεί εκτενώς. Θα είναι διαθέσιμες με την απόφαση του EASA.
 - Ενότητα 2 – Οι Δραστηριότητες μεταφοράς εξωτερικού ανθρώπινου φορτίου (HEC) είναι δραστηριότητες που εκτελούνται για τη μεταφορά ανθρώπων ως εξωτερικά φορτία από/προς αεροδρόμια ή/και χώρους λειτουργίας. Εξαιρούνται οι δραστηριότητες μεταφοράς πλοηγού ή ανύψωσης στο πλαίσιο ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης από ελικόπτερα, και οι δύο δραστηριότητες εμπορικών αερομεταφορών που εμπίπτουν στο τμήμα SPA.HHO. Ως προς τις δραστηριότητες HESLO, έχουν προστεθεί πρόσθετες απαιτήσεις εξοπλισμού για λόγους ασφαλείας. Οι

προδιαγραφές στο αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης θα είναι διαθέσιμες με την απόφαση του EASA, λαμβάνοντας υπόψη τις αντιδράσεις που ελήφθησαν κατά τη διαβούλευση για το ΕΑΠ.

- Ενότητα 3 – Οι πτώσεις με αλεξίπτωτο (PAR) περιέχουν πολλές ελαφρύνσεις σε σχέση με τους κανόνες των τμημάτων A-Δ ώστε οι αλεξίπτωτιστές (στον κανόνα αναφέρονται ως ειδικοί εργασιών) να εκτελούν την εργασία τους. Για παράδειγμα, πρέπει να μπορούν να πηδούν από το αεροσκάφος και συνεπώς δεν έχει εφαρμογή σε αυτούς η απαίτηση για πρόσδεση. Επίσης, οι ειδικοί εργασιών που εκτελούν επιδείξεις με συσκευές παραγωγής καπνού δεν απαιτείται να συμμορφώνονται (υπό συγκεκριμένες συνθήκες) προς την απαίτηση που απαγορεύει την απελευθέρωση επικίνδυνων εμπορευμάτων επάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές, γιατί σε αντίθετη περίπτωση δεν θα μπορούσαν να εκτελέσουν την εργασία τους. Επίσης, εισάγεται μια ελάφρυνση σε σχέση με τις απαιτήσεις οξυγόνου και καθορίστηκε μια εξαίρεση για την αποφυγή ανέφικτων απαιτήσεων εξοπλισμού. Τέλος, προστέθηκε μια επιπλέον απαίτηση για τον καθορισμό της μεταφοράς αυτόματου πομπού εντοπισμού έκτακτης ανάγκης από τον κυβερνήτη για πτήσεις με αερόστατα πάνω από τη θάλασσα, όπου μπορούν να μεταφερθούν περισσότερα από 6 άτομα.
- Ενότητα 4 – Οι ακροβατικές πτήσεις (ABF) περιέχουν τις αναγκαίες εξαιρέσεις για την αποφυγή της επιβολής πάρα πολλών μη αναγκαίων απαιτήσεων για αυτόν τον τύπο δραστηριότητας. Εισάγονται εξαιρέσεις για την αποφυγή της μεταφοράς κυτίων πρώτων βοηθειών ή πυροσβεστήρα χειρός.

V. Ειδικές αντιδράσεις και κύριες αλλαγές

SPO.GEN.106 Ευθύνες του ειδικού εργασιών

54. Καταρτίστηκε μια νέα διάταξη ώστε να καθορίζονται σαφώς οι ευθύνες του ειδικού εργασιών. Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, οι ειδικοί εργασιών κάποιες φορές μπορούν να θεωρηθούν ως μέλη του πληρώματος, των οποίων οι ευθύνες ορίζονται στην παράγραφο SPO.GEN.105, και κάποιες φορές μπορούν να θεωρηθούν επιβάτες. Προκειμένου να καθοριστούν σαφώς οι ευθύνες και στις δύο περιπτώσεις, η παράγραφος SPO.GEN.106 προβλέπει καθήκοντα και υποχρεώσεις για τους ειδικούς εργασιών που δεν ενεργούν ως μέλη του πληρώματος.

SPO.GEN.155 Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

55. Η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων πρέπει να διεξάγεται σύμφωνα με τις τεχνικές οδηγίες του ΔΟΠΑ. Αυτή η παράγραφος καθορίζει τις περιπτώσεις στις οποίες μπορεί να είναι δυνατή η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων χωρίς την κατοχή ειδικής έγκρισης σύμφωνα με το τμήμα SPA.DG. Αυτό ισχύει για παράδειγμα όταν επί του αεροσκάφους μεταφέρονται επικίνδυνα εμπορεύματα για ειδικούς σκοπούς. Οι τεχνικές οδηγίες του ΔΟΠΑ παραθέτουν τις σχετικές περιπτώσεις. Μια επιπλέον ελάφρυνση προβλέπεται στο τμήμα E για τις δραστηριότητες HESLO όταν οι αερομεταφορείς μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα προς ή από προς ή από μη επανδρωμένους χώρους ή απομακρυσμένες τοποθεσίες. Η εφαρμογή των πλήρων σχετικών διατάξεων των τεχνικών οδηγιών δεν θεωρήθηκε εφικτή. Η εξαίρεση πρέπει να εγκριθεί από την αρμόδια αρχή.

SPO.OP.130/131 Εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά – αεροπλάνα/ελικόπτερα

56. Για πτήσεις εξ όψεως, ο κυβερνήτης πρέπει να αρχίζει την πτήση μόνο αν είναι βέβαιος/η ότι το ελικόπτερο διαθέτει επαρκή ποσότητα καυσίμων και λιπαντικών για πτήση προς το αεροδρόμιο ή τον χώρο λειτουργίας της σκοπούμενης προσγείωσης και μετέπειτα να μεταφέρει καύσιμα και λιπαντικά για 20 λεπτά. Πολλοί ενδιαφερόμενοι ζήτησαν την εισαγωγή ελάφρυνσης, γιατί πολλές πτήσεις εναέριων εργασιών σύντομης διάρκειας πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο ελαφριές για την εκτέλεση της εργασίας. Κατόπιν αυτού του αιτήματος, ο Οργανισμός επιτρέπει πλέον στους αερομεταφορείς να μεταφέρουν καύσιμα και λιπαντικά για 10 λεπτά μόνο, υπό την προϋπόθεση ότι η πτήση παραμένει εντός 25 NM από το αεροδρόμιο/τον χώρο λειτουργίας αναχώρησης.

SPO.OP.135 Ενημέρωση σε θέματα ασφάλειας

57. Η ενημέρωση σε θέματα ασφάλειας προσαρμόζεται στον ειδικό χαρακτήρα των ειδικευμένων δραστηριοτήτων και πρέπει να είναι πληρέστερη σε σχέση με τη συνήθη ενημέρωση των επιβατών. Μπορεί να αντικατασταθεί από εκπαιδευτικό πρόγραμμα.

SPO.OP.185 Εικονικές μη φυσιολογικές καταστάσεις στην πτήση

58. Σύμφωνα με τους γενικούς κανόνες, αυτή η απαίτηση απαγορεύει στον κυβερνήτη να πραγματοποιεί εξομοιώσεις (μη φυσιολογικών καταστάσεων ή καταστάσεων έκτακτης ανάγκης) κατά τη μεταφορά ειδικών εργασιών, με την εξαίρεση της περίπτωσης εκπαίδευσης.

SPO.OP.200 Ανίχνευση προσέγγισης εδάφους

59. Αυτή η απαίτηση περιέχει έναν πολύ γενικό κανόνα ασφάλειας σύμφωνα με τον οποίον όταν ανιχνευθεί υπερβολική προσέγγιση στο έδαφος από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος πτήσης ή από σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους, ο χειριστής πρέπει να λάβει άμεσες διορθωτικές ενέργειες για να εδραιωθούν ασφαλείς συνθήκες πτήσης. Ωστόσο, για κάποιες ειδικευμένες δραστηριότητες, όπως οι γεωργικές πτήσεις (όπου η πτήση πρέπει να εκτελεστεί σε απόσταση από το έδαφος μικρότερη της απόστασης που θα ενεργοποιούσε το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους), θεωρήθηκε αναγκαίο να δοθεί κάποια ευελιξία επιτρέποντας στον χειριστή να απενεργοποιήσει το εν λόγω σύστημα.

SPO.OP.205 Εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης (ACAS) – σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα και ελικόπτερα

60. Αυτή η απαίτηση υποχρεώνει τον αερομεταφορέα να καθιερώσει διαδικασίες ώστε να διασφαλίσει ότι όταν είναι εγκατεστημένο και σε κατάσταση λειτουργίας σύστημα ACAS II, αυτό χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1332/2011. Εάν είναι εγκατεστημένο και σε κατάσταση λειτουργίας, πρέπει να εφαρμόζεται η ίδια αρχή που ισχύει για το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους. Αυτή η ελάφρυνση αφορά δραστηριότητες όπως πτήσεις αγώνων ή ακροβατικές πτήσεις όπου τα αεροπλάνα μπορεί να πετούν πολύ κοντά το ένα στο άλλο.

SPO.POL.146 Κριτήρια επιδόσεων - ελικόπτερα

61. Αυτή η διάταξη περιέχει τις απαιτήσεις κατηγοριών επιδόσεων για ελικόπτερα που πετούν πάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές. Αυτή η απαίτηση σχολιάστηκε εκτενώς, κυρίως η παράγραφος SPO.POL.146 στοιχείο α). Οι αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται ελικόπτερα αντιτέθηκαν σθεναρά στην υποχρέωση πιστοποίησης μόνο στην κατηγορία Α προκειμένου να πετούν σε αυτές τις περιοχές. Ισχυρίζονται ότι δεν θα μπορούν πλέον να πετούν καθώς οι περισσότεροι από αυτούς σήμερα πετούν μόνο με ελικόπτερα κατηγορίας επιδόσεων Β, ακόμη και σε πυκνοκατοικημένες περιοχές. Ο Οργανισμός έλαβε υπόψη αυτήν την κατάσταση. Η απαίτηση τροποποιήθηκε ώστε να επιτρέπεται σε ελικόπτερα κατηγορίας επιδόσεων Β να πετούν επάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές, αλλά υπό δύο προϋποθέσεις: πρέπει να λαμβάνονται μέτρα ασφάλειας ώστε να αποτρέπεται η αδικαιολόγητη καταστροφή σε πρόσωπα και περιουσία στο έδαφος και αφού καθιερωθούν αυτά τα μέτρα ασφάλειας, η δραστηριότητα πρέπει να εγκριθεί από την αρμόδια αρχή.

Μεταφορά και χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου

62. Οι ακόλουθοι κανόνες σχετικά με τον εξοπλισμό οξυγόνου για μη σύνθετα αεροπλάνα και ελικόπτερα σχολιάστηκαν και συζητήθηκαν εκτενώς:
- SPO.OP.195 Χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου, και
 - SPO.IDE.A/H.175 Συμπληρωματικό οξυγόνο – αεροπλάνα/ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης.
63. Γενικά ζητήθηκε η ελάφρυνση αυτών των κανόνων για τις ειδικευμένες δραστηριότητες με βάση την τρέχουσα επιχειρησιακή πρακτική σε κάποια κράτη μέλη.
64. Ο Οργανισμός επεσήμανε τα ακόλουθα κατά την εξέταση όλων των παρατηρήσεων και του υλικού που έλαβε σχετικώς:
- Οι απαιτήσεις για τα ελικόπτερα που διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης διαγράφηκαν καθώς στην Ευρωπαϊκή Ένωση δεν πετούν ελικόπτερα με θάλαμο συμπίεσης.
 - Το τρέχον κείμενο για τα αεροπλάνα διατηρήθηκε ευθυγραμμισμένο με τις απαιτήσεις των τμημάτων NCC.IDE και NCO.IDE, λαμβάνοντας υπόψη ότι ο κίνδυνος ανεπαρκούς πρόσληψης οξυγόνου από τον χειριστή θα μπορούσε να οδηγήσει σε επικίνδυνες καταστάσεις δημιουργώντας μη αποδεκτό κίνδυνο για τρίτους.
 - Ο Οργανισμός έλαβε ιδίως υπόψη το γεγονός ότι η ανθρώπινη φυσιολογία δεν διαφοροποιείται αναλόγως της φύσης των δραστηριοτήτων που εκτελούνται ή των αεροσκαφών (σύνθετα ή μη σύνθετα).
 - Ο Οργανισμός αναγνωρίζει επίσης τις αξιολογήσεις που διεξήγαγε σχετικώς ο ΔΟΠΑ, οι οποίες είναι διαθέσιμες στο έγγραφο 8984 Εγχειρίδιο Ιατρικής Πολιτικής Αεροπορίας (Manual of Civil Aviation Medicine) στην τελευταία τροποποιημένη έκδοση του 2008. Αυτό το έγγραφο περιέχει ιδίως περιγραφή των επιπτώσεων της ανεπαρκούς πρόσληψης οξυγόνου σε διαφορετικά απόλυτα ύψη και τεκμηριώνει την ανάγκη ύπαρξης της απαίτησης.
 - Ωστόσο, αναγνωρίζονται τα ακόλουθα:
 - Οι απαιτήσεις μεταφοράς και χρήσης συμπληρωματικού οξυγόνου θα είχαν σημαντικές επιπτώσεις σε ορισμένες ειδικευμένες δραστηριότητες ή δεν θα επέτρεπαν την εκτέλεσή τους.

- Η συνολική πείρα ορισμένων αερομεταφορέων που εκτελούν ειδικευμένες δραστηριότητες σε δραστηριότητες σε μεγάλα απόλυτα ύψη χωρίς οξυγόνο.
- Σε χειριστές και ειδικούς εργασιών που διαθέτουν μακρά πτητική πείρα σε ορισμένες ορεινές περιοχές, ενδεχομένως η φυσιολογία τους να έχει προσαρμοστεί σε αυτά τα απόλυτα ύψη.
- Ίσως καθοριστούν και εφαρμοστούν στις τυποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες κριτήρια μετριασμού του κινδύνου και περιορισμού της έκθεσης σε μεγάλα απόλυτα ύψη χωρίς οξυγόνο.
- Συνεπώς, παρότι διατήρησε τη γενική απαίτηση για τη μεταφορά και χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου, ο Οργανισμός έλαβε υπόψη τον ειδικό χαρακτήρα ορισμένων ειδικευμένων δραστηριοτήτων και εξέτασε την περίπτωση ελάφρυνσης αυτής της απαίτησης υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις με την προηγούμενη έγκριση της αρμόδιας αρχής.

Εξοπλισμός μετριασμού σύγκρουσης

65. Η απαίτηση διαγράφηκε κατόπιν παρατηρήσεων που ελήφθησαν και που υπογράμμιζαν τη δυσκολία εφαρμογής της με τρόπο αναλογικό, λαμβάνοντας υπόψη πτυχές σχεδιασμού και τον χρόνο υλοποίησης. Ο Οργανισμός θα την επανεξετάσει στο μέλλον με μια ειδική εργασία θέσπισης κανόνων.

SPO.IDE.A.130 Σύστημα προειδοποίησης γειτνίασης εδάφους (TAWS)

66. Το κείμενο αναθεωρήθηκε ώστε να αποσαφηνιστεί η εφαρμοσιμότητα της απαίτησης και στο τμήμα E προστίθενται ελαφρύνσεις.

SPO.IDE.H.195 Πτήση πάνω από τη θάλασσα – μη σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα & SPO.IDE.H.197 Σωσίβια γιλέκα – σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα

67. Η απαίτηση για ηλεκτρικό φωτισμό στα σωσίβια γιλέκα διατηρήθηκε για τα ελικόπτερα σε ευθυγράμμιση με τα μέρη NCC και NCO. Επιπλέον, κατόπιν παρατηρήσεων που ελήφθησαν, αποσαφηνίστηκε ότι τα σωσίβια γιλέκα δεν είναι υποχρεωτικό να εναποθηκεύονται σε συγκεκριμένες θέσεις ώστε να είναι άμεσα διαθέσιμα προς χρήση, αλλά μπορούν επίσης να τα φορούν απευθείας τα άτομα προς τα οποία παρέχονται προς χρήση.
68. Προστίθενται επίσης προϋποθέσεις για την εξέταση των τύπων δικινητήριων ελικοπτέρων που χαρακτηρίζονται ως "μη σύνθετα ελικόπτερα".

SPO.IDE.B.140 Διάφορα στοιχεία εξοπλισμού

69. Η εφαρμοσιμότητα συγκεκριμένων στοιχείων που περιλαμβάνονται στα διάφορα στοιχεία εξοπλισμού για αερόστατα, όπως προστατευτικά γάντια ή μαχαίρι, εξετάστηκε ως προς την κατηγορία του αερόστατου κατόπιν παρατηρήσεων και συμβουλών εμπειρογνομόνων.

Κολωνία, Δευτέρα, 16 Απριλίου 2012

P. GOUDOU
Εκτελεστικός Διευθυντής