



UDTAELSE NR. 02/2012

FRA DET EUROPÆISKE LUFTFARTSSIKKERHEDSAGENTUR

af 16. april 2012

om Kommissionens forordning om fastlæggelse af gennemførelsesbestemmelser for flyveoperationer

"OPS for flyveoperationer (del-SPO)"

Indhold

Resumé	3
Indledning.....	4
I. Generelt.....	4
II. Udtalelsens anvendelsesområde	4
III. Høring.....	5
IV. Konvention for nummerering af regler.....	7
Rammeforordning om flyveoperationer	9
I. Anvendelsesområde	9
II. Oversigt over reaktioner.....	9
III. Forklaringer	9
Bilag VIII - del-SPO.....	10
I. Anvendelsesområde	10
II. Fra arbejdsflyvning til specialoperationer	12
III. Aktiviteter omfattet af del-SPO.....	12
IV. De særlige egenskaber ved specialoperationer	14
V. Specifikke reaktioner og primære ændringer.....	16

Resumé

Denne udtalelse omfatter følgende dokumenter:

- Ændring af rammeforordningen om flyveoperationer, herunder ændringer i bilag I – Definitioner
- Bilag VIII – del-SPO, tekniske krav til specialoperationer (erhvervsmæssige og ikke-erhvervsmæssige) med flyvemaskiner, helikoptere, svævefly, balloner

Disse krav er udviklet med udgangspunkt i følgende mål:

- opretholde et højt sikkerhedsniveau
- sikre forholdsmæssige regler
- garantere fleksibilitet og effektivitet for operatører og myndigheder.

Denne udtalelse er resultatet af en omfattende høringsproces, der har haft deltagelse af myndigheder, organisationer, operatører og luftfartseksperter.

Udtalelsen om de øvrige afsnit i bilag IV – del-CAT om svævefly og balloner samt A til A-flyvninger med flyvemaskiner og helikoptere offentliggøres på et senere tidspunkt.

Indledning

I. Generelt

1. Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008¹ (i det følgende benævnt "grundforordningen") som ændret ved forordning (EF) nr. 1108/2009² fastsættes der en hensigtsmæssig og omfattende ramme for definition og gennemførelse af fælles tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart.
2. Formålet med denne udtalelse er at bistå Europa-Kommissionen i fastlæggelsen af gennemførelsesbestemmelser vedrørende flyveoperationer.
3. Udtalelsen er vedtaget på baggrund af den procedure, som er fastlagt af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs (herefter benævnt "agenturet") bestyrelse³, i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 19 i grundforordningen.

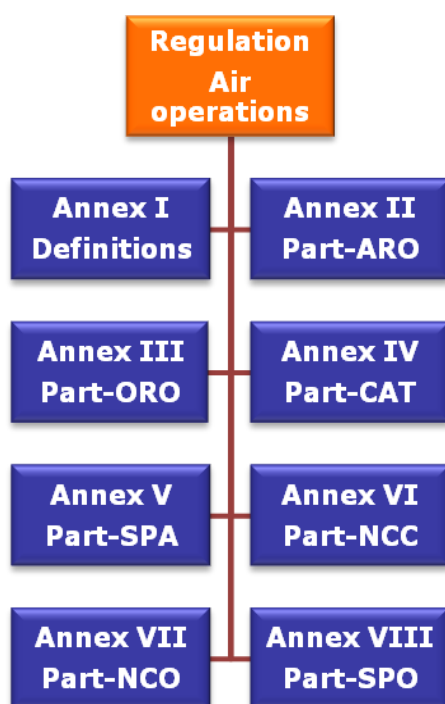
II. Udtalelsens anvendelsesområde

4. Denne udtalelse består af følgende dokumenter:
 - Ændring af rammeforordningen om flyveoperationer, herunder ændringer i bilag I - Definitioner
 - Bilag VIII – del-SPO, tekniske krav til specialoperationer (erhvervsmæssige og ikke-erhvervsmæssige) med flyvemaskiner, helikoptere, svævefly, balloner
5. Dokumenterne i denne udtalelse er baseret på den reviderede regelstruktur, som Kommissionen og agenturet foreslog i april 2011. Følgende tabel er en oversigt over bilagene til forordningen om flyveoperationer.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF. *EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1-49.*

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1108/2009 af 21. oktober 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 216/2008 for så vidt angår flyvepladser, lufttrafikstyring og luftfartstjenester, og om ophævelse af direktiv 2006/23/EF. *EUT L 309 af 24.11.2009, s. 51-70.*

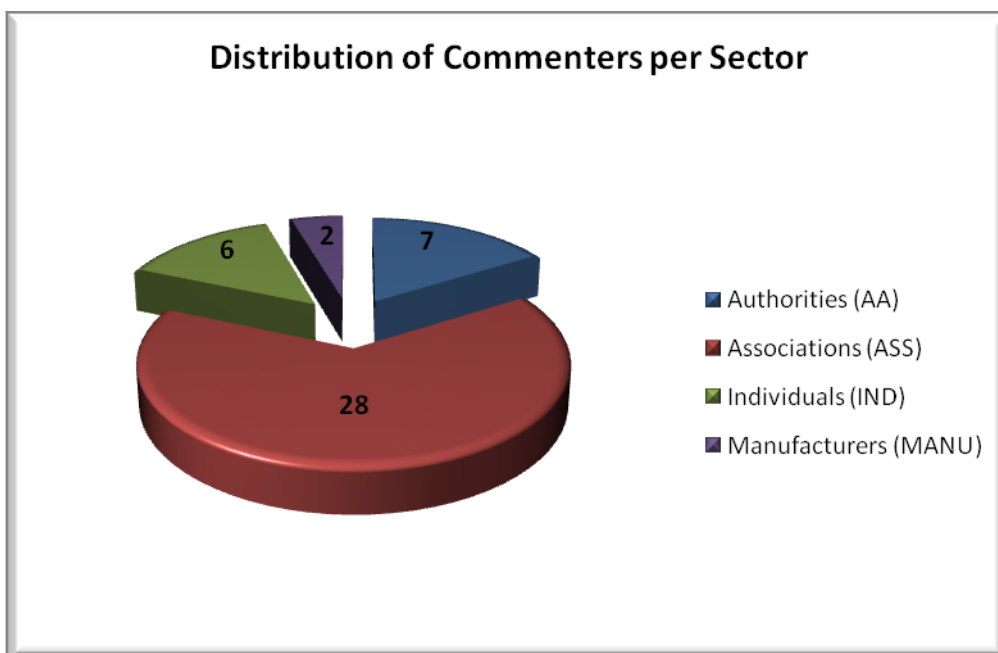
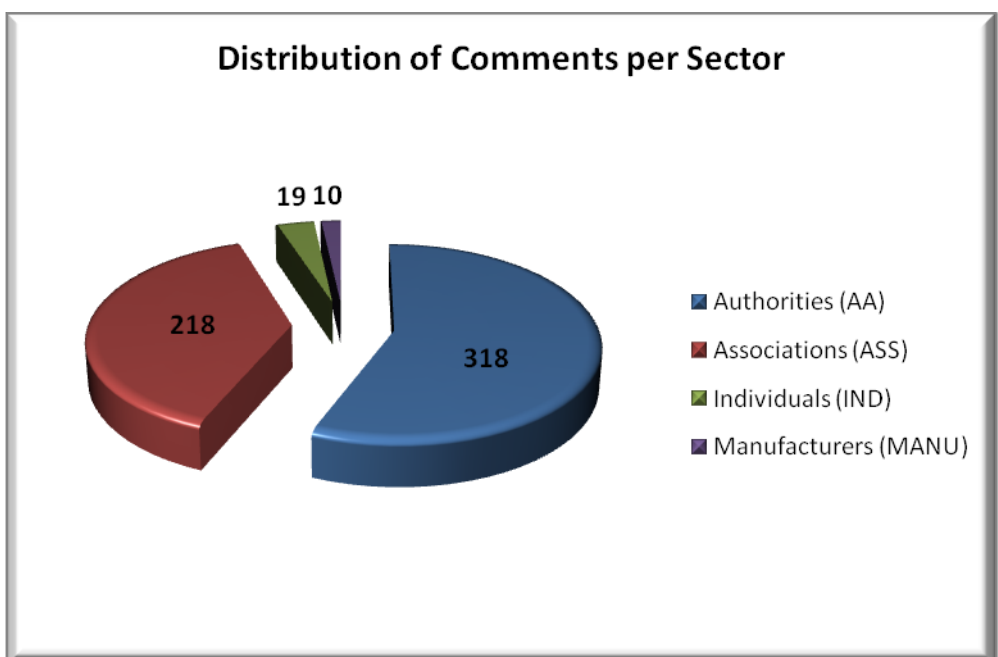
³ Bestyrelsens beslutning om den procedure, agenturet anvender ved afgivelse af udtalelser og udarbejdelse af certificeringsspecifikationer og vejledende materiale (regelfastsættelsesproceduren) (EASA MB 08-2007 af 13.6.2007).

Figur 1: Bilag til forordningen om flyveoperationer

III. Høring

6. Denne udtalelse er baseret på NPA 2009-02, som indeholder forslag til gennemførelsesbestemmelser og relaterede AMC'er og GM for flyveoperationer.
 - Høringsfase vedrørende NPA
7. NPA 2009-02 blev offentliggjort på EASA's websted (<http://www.easa.europa.eu>) den 30. januar 2009. Høringsperioden udløb den 31. juli 2009. Agenturet modtog i alt 13 775 bemærkninger, heraf omkring 350 bemærkninger vedrørende denne udtalelses anvendelsesområde.
 - Høringsfase vedrørende dokumentet med reaktioner på bemærkninger (CRD)
8. Sammendrag af bemærkninger, dertil knyttede svar fra agenturet og den foreslåede ændrede regeltekst blev drøftet indgående med følgende fire undersøgelsesgrupper for regelfastsættelse (RG'er):
 - RG01 (CAT), der har fokus på regler vedrørende erhvervmæssige lufttransportoperationer
 - RG02 (SPO), der har fokus på regler vedrørende specialoperationer
 - RG03 (NCC), der har fokus på regler vedrørende ikke-erhvervmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer, samt
 - RG04 (NCO), der har fokus på regler vedrørende ikke-erhvervmæssige operationer med motordrevne luftfartøjer, som ikke er komplekse.
9. Udkastet til CRD-teksten om del-SPO blev gennemgået af RG02.
10. Agenturet har desuden kontrolleret overensstemmelsen med andre dele (del-CAT og del-NCC samt NCO) før offentliggørelsen af CRD-dokumentet.

11. Ud fra den omfattende høring af myndigheder, organisationer og operatører offentliggjorde agenturet CRD OPS III den 27. september 2011. Fristen for indgivelse af bemærkninger udløb den 31. januar 2012.
 - Møde med undersøgelsesgruppens medlemmer og webkonference
12. I høringsfasen arrangerede agenturet den 23.-24. november 2011 yderligere et møde med medlemmerne af RG02 (SPO) for at drøfte den offentliggjorte CRD-tekst. Dette møde gav mulighed for at forbedre CRD-teksten, og man opnåede generel enighed. De vigtigste punkter, der blev drøftet, var kriterierne for helikopteres ydeevne og de to SOP'er om HESLO og HEC.
13. Ud over mødet med RG-medlemmerne afholdt agenturet den 29. november 2011 en offentlig webkonference for at præsentere CRD-teksten og udveksle oplysninger om del-SPO. Tilbagemeldingerne var positive.
 - Reaktioner på CRD-dokumentet
14. Agenturet modtog reaktioner på CRD-dokumentet fra 43 enheder, herunder nationale myndigheder, producenter, organisationer og enkeltpersoner. Det samlede antal bemærkninger udgør omkring 560, hvoraf 15 % er dobbeltforekomster.
Følgende figurer giver et overblik over reaktionerne.

Figur 2: Oversigt over reaktioner fra aktører**Figur 3: Oversigt over modtagne bemærkninger**

15. Alle bemærkninger er blevet vurderet, besvaret og overvejet ved ændringen af bilag VIII til denne udtalelse.

IV. Konvention for nummerering af regler

16. I overensstemmelse med agenturets retningslinjer for regelfastsættelse er følgende konvention for nummerering af regler anvendt i gennemførelsesbestemmelserne:

.<subpart>.<afsnit>.<N>

Forklaring:

- : obligatorisk – op til fire bogstaver eller cifre
f.eks.: SPO
- <subpart>: obligatorisk – op til fire bogstaver eller cifre
f.eks.: GEN, OP, POL, IDE, SPEC
- <afsnit>: obligatorisk – op til fem bogstaver eller cifre
f.eks.: SPO.SPEC.HESLO
- <N>: obligatorisk – regelnummer – tre cifre startende med 100, idet efterfølgende tal generelt nummereres i intervaller af 5.

Rammeforordning om flyveoperationer

I. Anvendelsesområde

17. Rammeforordningen om flyveoperationer fastlægger den generelle anvendelighed af de dele, den omfatter, og foreslår overgangsforanstaltninger i form af opt-out-muligheder⁴. Den er udarbejdet som en ændringsforordning og bygger på den første OPS-rammeforordning som vedtaget af EASA-udvalget for CAT-pakken (udtalelse nr. 04/2011).

II. Oversigt over reaktioner

18. De modtagne bemærkninger vedrørende rammeforordningen om OPS fokuserede på spørgsmål om konsekvens, overgangsbestemmelser, certificering af alle erhvervsmæssige operatører, omfanget og definitionen af specialoperationer samt definitionen af en ekspert.

III. Forklaringer

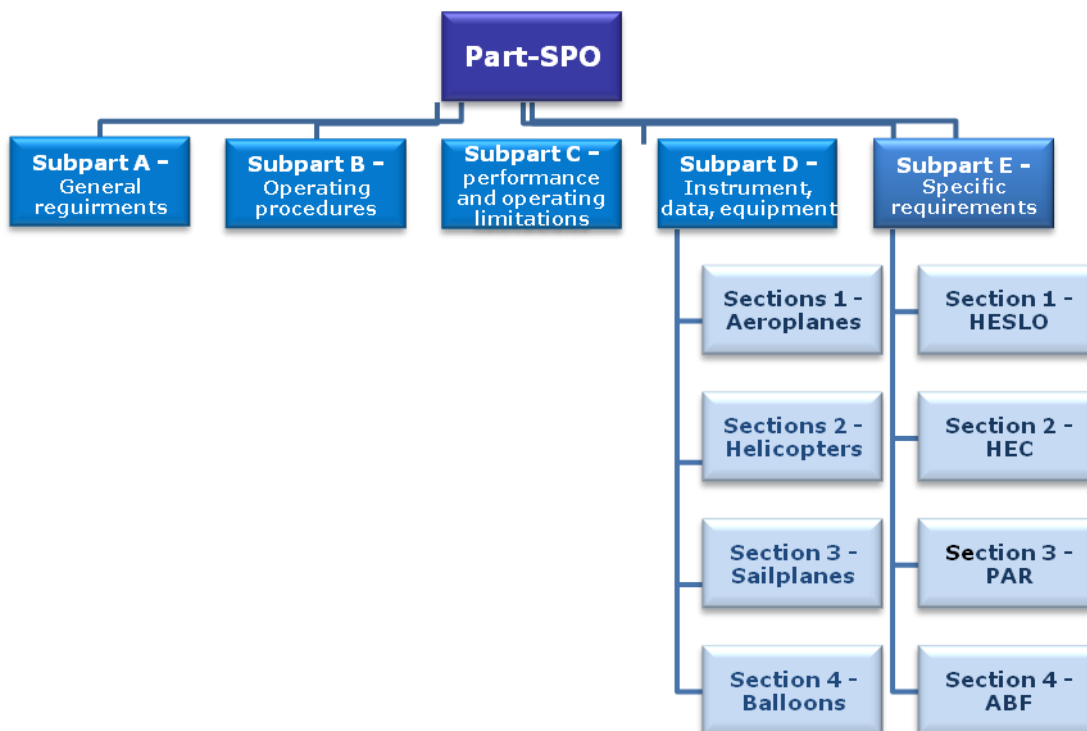
19. I artikel 1, stk. 1-4, i ændringsforordningen fastlægges anvendelsesområdet for forordningen om erhvervsmæssige og ikke-erhvervsmæssige specialoperationer. Erhvervsmæssige specialoperatører skal have et certifikat, mens ikke-erhvervsmæssige specialoperatører af komplekse motordrevne flyvemaskiner og helikoptere skal afgive erklæringer om deres aktiviteter til den kompetente myndighed. De relevante bestemmelser om krav til certificering, erklæringer og organisation (del-ORO) blev allerede offentliggjort sammen med EASA's udtalelse nr. 04/2011.
20. Artikel 1, stk. 5, omfatter en definition af erhvervsmæssige og ikke-erhvervsmæssige specialoperationer samt eksperter. Der gives yderligere forklaringer i kapitel III og IV nedenfor.
21. Der tilføjes et nyt bilag VIII del-SPO, som indeholder de tekniske krav til operationelle procedurer, effektivitet og udstyr samt nogle generelle krav vedrørende alle specialoperationer (artikel 1, stk. 11). Deres anvendelighed fastlægges i artikel 1, stk. 8. Derudover skal både erhvervsmæssige og ikke-erhvervsmæssige specialoperatører have en særlig tilladelse, når de opererer i afgrænset luftrum, foretager handlinger for at reducere minima eller transporterer farligt gods. Bestemmelserne om disse aktiviteter og tilladelser er indeholdt i del-SPA (operationer, der kræver specifik godkendelse), som blev offentliggjort sammen med udtalelse nr. 04/2011. Dette kræver ingen ændring af rammeforordningen.
22. Artikel 1, stk. 9, rummer afklaringer vedrørende de gældende FTL-krav. Indtil videre gælder de nationale bestemmelser fortsat for specialoperationer. De beslægtede gennemførelsesbestemmelser vil blive foreslået på et senere tidspunkt.
23. Artikel 1, stk. 10, i ændringsforordningen rummer opt-out-bestemmelserne. I betragtning af, at der ikke er fastlagt harmoniserede bestemmelser på området for specialoperationer, og at visse operatører kræves certificeret, foreslås en generel opt-out-periode på 3 år.
24. Endelig indeholder artikel 2 kravene vedrørende ændringsforordningens ikrafttræden.

⁴ En opt-out er en overgangsforanstaltning, der giver medlemsstaterne mulighed for at udskyde gennemførelsesdatoen for en bestemt bestemmelse indtil en bestemt frist, som er fastlagt ved lov.

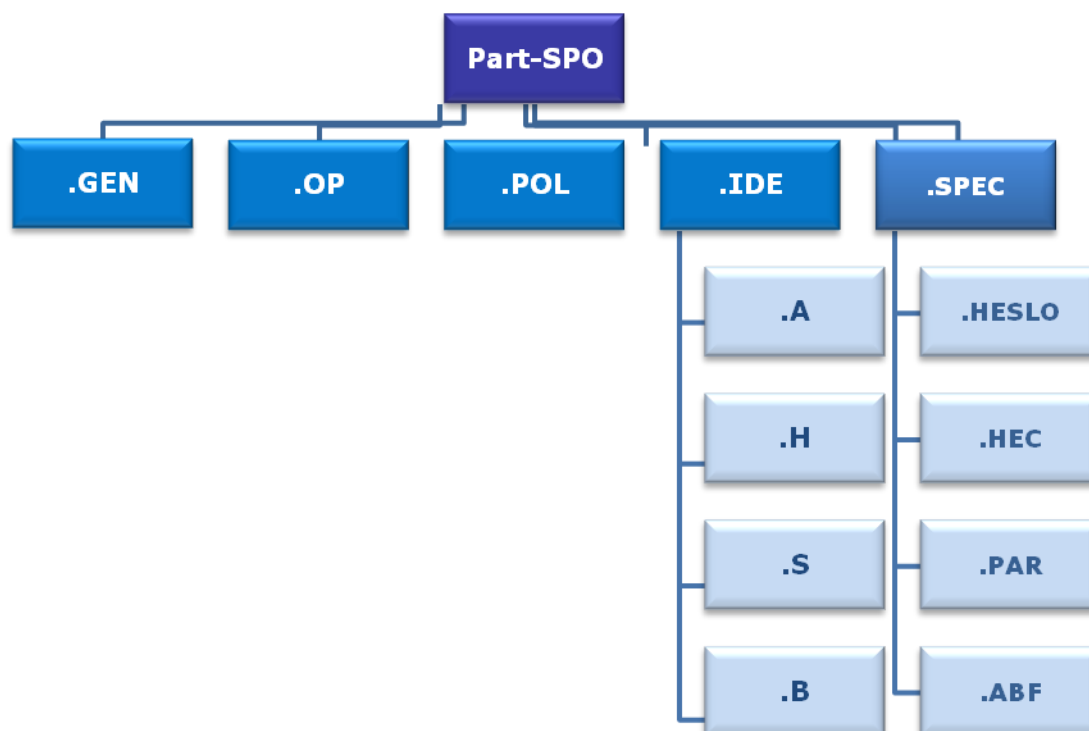
Bilag VIII - del-SPO**I. Anvendelsesområde**

25. Del-SPO bør læses sammen med:
- Rammeforordningen om flyveoperationer, navnlig vedrørende ikrafttrædelsesdatoer for ændringer og overgangsperioder
 - Bilag I – Definitioner af termer i bilag II til VIII
 - Bilag II – Del-ARO, som bl.a. indeholder myndighedskrav til SPO-operatører vedrørende tilsynsansvar og certificering
 - Bilag III – Del-ORO, som indeholder organisationskrav til SPO-operatører, der udfører erhvervmæssige specialoperationer og ikke-erhvervmæssige specialoperationer med komplekse motordrevne luftfartøjer, samt
 - Bilag V - Del-SPA, som indeholder kravene til operationer, der kræver specifik godkendelse.
26. Del-SPO indeholder de tekniske krav til erhvervmæssige og ikke-erhvervmæssige specialoperationer.
27. Denne del består af fem subparter. Subpart D, SPO.IDE og subpart E, SPO.SPEC opdeles i yderligere underafsnit med luftfartøjsspecifikke regler og specifikke operationer.
28. Subparternes opbygning kan sammenlignes med opbygningen af de væsentlige krav i bilag IV til grundforordningen.
29. Regelstrukturen – og navnlig afsnittene – er udformet, så krav vedrørende yderligere luftfartøjskategorier eller specifikke operationer senere kan tilføjes, uden at den eksisterende regeltekst eller struktur skal ændres.
30. Figur 4 og 5 viser strukturen i del-SPO. Subpart E gælder specifikt for del-SPO og beskrives nærmere nedenfor.

Figur 4: Opbygning af del-SPO – regeltitler



Figur 5: Opbygning af del-SPO – regel-id'er



II. Fra arbejdsflyvning til specialoperationer

31. Indtil nu er den eneste henvisning til arbejde, der er udført på området for arbejdsflyvning, foretaget under JAA og ved udarbejdelsen af udkastet til JAR-OPS4. I mange EU-medlemsstater reguleres arbejdsflyvning i dag i henhold til de generelle bestemmelser for luftfart og på basis af ICAO, bilag 6, del II. Der findes ingen ICAO SARP'er, der specifikt dækker arbejdsflyvning.
32. I 2006 blev EASA's undergruppe III under OPS.001-redaktionsgruppen etableret for at udarbejde regler for arbejdsflyvning – til dels ved brug af udkastet til JAR-OPS 0 og 4 og under hensyntagen til de nationale standarder på området. OPS.001-redaktionsgruppen foreslog udkast til regler og offentliggjorde i 2009 NPA'en om flyveoperationer, som også omfattede det arbejde, der var udført af undergruppe III vedrørende arbejdsflyvning.
33. I NPA 2009-02b fastsatte man krav til andre erhvervsmæssige operationer end erhvervsmæssig lufttransport i subpart C. Denne subpart skulle sammenholdes med subpart A (GEN), hvori man fastlagde krav baseret på ICAO, bilag 6, del II. På baggrund af de offentlige høringsfaser og efter aftale med Europa-Kommissionen reviderede agenturet sin regelstruktur og besluttede at dele reglerne op i forskellige dele. Bilag VIII dækker nu arbejdsflyvning og bygger i vid udstrækning på subpart A og C i NPA 2009-02b. EASA's revisionsgruppe, som blev etableret for at udarbejde CRD-dokumentet, reviderede NPA-teksten, idet den tog hensyn til den nye regelstruktur, og efter aftale med medlemmerne af denne revisionsgruppe blev det besluttet at give denne del navnet del-SPO.
34. Selv om del-SPO nu primært vedrører arbejdsflyvning, anses del-SPO's anvendelsesområde for at dække et bredere område, end man generelt betragter som arbejdsflyvning. Andre typer af flyvninger og operationer kan således også være omfattet af denne del i fremtiden. De falder dog ikke ind under kategorien arbejdsflyvning som sådan.
35. En vigtig ændring af NPA'en består i, at del-SPO nu dækker specialoperationer, der også gennemføres ikke-erhvervsmæssigt. Agenturet besluttede at udvide anvendelsesområdet for del-SPO, så det omfatter ikke-erhvervsmæssige operatører. Faktisk er der mange aktiviteter, der falder ind under specialoperationer, som udføres ikke-erhvervsmæssigt, men sikkerhedsrisikoen er den samme som ved specialoperationer, der udføres erhvervsmæssigt. Derfor ville det have forekommet skadeligt at undlade at regulere en kategori af operatører, som i praksis udfører de samme operationer som andre operatører, alene fordi de foretager flyvningen uden for en erhvervsmæssig sammenhæng. Endvidere kan der anvendes lempelser eller yderligere krav, som er nødvendige for specifik arbejdsflyvning. Indarbejdelse af disse i andre dele, såsom del-NCC og del-NCO, ville have haft en skadelig indvirkning på læsbarheden af disse dele og gøre dem mere komplekse.

III. Aktiviteter omfattet af del-SPO

36. I 2006 udpegede undergruppe III under OPS.001-redaktionsgruppen en række aktiviteter, der anses for at være arbejdsflyvning. Siden da har agenturet udpeget flere aktiviteter, der kan anses for at falde ind under den liste, som denne redaktionsgruppe foreslår.

37. Der er knyttet mange bemærkninger til to punkter vedrørende anvendelsesområdet for del-SPO.
- Aktiviteterne, der anføres i anvendelsesområdet
38. Den mest udbredte reaktion på dette aspekt var, at nogle af aktiviteterne ikke burde betragtes som specialoperationer, navnlig "konkurrenceflyvning" og "optrækning af svævefly". Nogle aktører mener, at disse aktiviteter er normale operationer, der falder ind under de generelle bestemmelser for luftfart og derfor ikke bør reguleres under denne del.
- Aktivitetslistens art
39. I generelle bemærkninger, navnlig fra nationale myndigheder, anførte man, at da den foreslåede liste med aktiviteter ikke er udtømmende, sikrer den ikke pålidelighed med hensyn til, hvilke aktiviteter der er omfattet af denne del, og hvilke der ikke er.
40. Derfor foreslår man nu i udtalelsen en definition af begrebet specialoperation i rammeforordningen, som omfatter generelle kriterier vedrørende formålet med flyvningen. Denne definition suppleres af en liste med 19 kategorier af aktiviteter, der betragtes som specialoperationer. Agenturet ved, at disse aktiviteter finder sted i EU-medlemsstaterne i dag.
41. Følgende aktiviteter er omfattet af del-SPO: udvendige lasteoperationer med helikopter, HEC-operationer (Human External Cargo), helikopterovervågning, faldskærmsoperationer og andre udspring fra fly, landbrugsflyvning, luftfotograferingsflyvninger, optrækning af svævefly, reklameflyvninger, kalibreringsflyvninger, flyvninger i forbindelse med konstruktionsarbejde, herunder opsætning af strømkabler, "clearing saw"-operationer, arbejde ved olieudslip, operationer ved laviner, overvågningsoperationer, herunder kortlægning fra luften, forureningskontrol, nyhedsmediers flyvninger, tv- og filmrelaterede flyvninger, special event-flyvninger, herunder flyveopvisninger og konkurrenceflyvninger, flyvninger i forbindelse med dyrehold og redning af dyr, flyvninger med henblik på nedkastning af veterinære vacciner, operationer i forbindelse med begravelser til havs, flyvninger vedrørende videnskabelig forskning (bortset fra flyvningerne i bilag II til forordning nr. 216/2008) samt skypodning.
42. På grund af de utallige aktiviteter, der gennemføres i det europæiske luftrum i dag, er det umuligt at udarbejde en udtømmende liste⁵. Desuden kan der i fremtiden dukke nye aktiviteter op, som falder ind under specialoperationer. Agenturet kan således ikke begrænse aktiviteterne til dem, der er anført under SPO.GEN.005. Derfor præciseres det, at enhver anden aktivitet end de anførte, som opfylder et af kriterierne i definitionen, skal reguleres i henhold til del-SPO. Agenturet mener, at listen med aktiviteter sammen med definitionen, herunder de generelle kriterier, vil gøre det muligt for aktørerne at afgøre, hvorvidt en flyvning falder ind under del-SPO.
43. Hvad angår konkurrenceflyvninger og optrækning af svævefly, var problemet ikke så meget selve reglen, men betegnelsen "specialiseret" og frygten for, at der kan blive introduceret yderligere krav i fremtiden. Konkurrencerne gennemføres ud fra specifikke regler, som fastlægges af arrangøren. Luftfartøjerne kan flyve meget tæt på hinanden eller jorden, eller der kan udføres bestemte opgaver. Desuden kan presset for at vinde

⁵ Der findes ingen definition af arbejdsflyvning, som indfanger alle aktiviteter. Også i ICAO's definition begrænser man sig til at anføre eksempler. Andre myndigheder bruger betegnelsen arbejdsflyvning, anfører bestemte aktiviteter (f.eks. USA) eller betegner det (diverse) specialflyvninger og særlige luftfartsarrangementer (Canada).

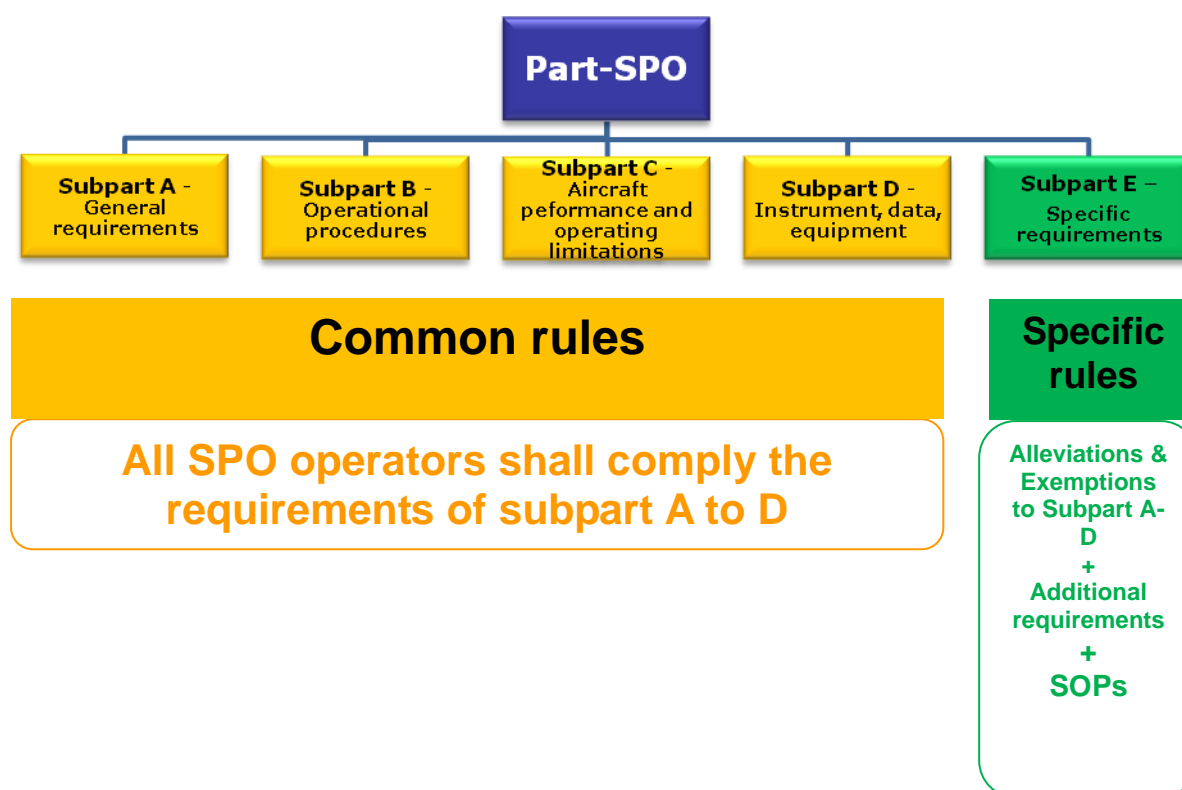
kapløbet påvirke flyvningen og derved øge risikoen. Når der er tale om optrækning af svævefly, skal luftfartøjerne have særligt udstyr, og piloten skal have en ekstra rating. Der skal træffes andre forholdsregler end ved en normal transportflyvning eller flyvning for fornøjelsens skyld. Begge aktiviteter kræver en specifik risikovurdering før flyvningen og hensigtsmæssige procedurer til afbødning af risici. Derfor er de blevet medtaget i del-SPO.

IV. De særlige egenskaber ved specialoperationer

44. Del-SPO omhandler regler for meget forskelligartede aktiviteter. Den indeholder et komplet sæt regler, som omfatter specialoperationer med komplekse motordrevne luftfartøjer og andre luftfartøjer.
45. De operationer, som del-SPO dækker, har særlige karakteristika:
 - luftfartøjet anvendes til at udføre en bestemt opgave, som helt grundlæggende udelukker "normale" transportflyvninger eller flyvninger for fornøjelsens skyld
 - de specifikke opgaver indebærer særlige risici og kræver således særlige afbødende foranstaltninger, da luftfartøjerne f.eks. flyver meget lavt, der foretages usædvanlige manøvrer, gods løftes eller trækkes, personer bevæger sig ind i eller forlader luftfartøjerne under flyvningen, stoffer frigives fra luftfartøjerne, eller specialudstyr er nødvendigt for at opfylde missionen ved flyvningen, samt
 - operationen kan involvere andre personer end piloten, dvs. eksperter.
46. Desuden introducer man i del-SPO begrebet "ekspert". En ekspert er en person, der udpeges af operatøren eller en tredjepart eller handler som et foretagende, og som udfører opgaver på jorden, der er direkte knyttet til en specialopgave, eller udfører specialopgaver om bord på eller fra luftfartøjet. Definitionen findes i rammeforordningen, da begrebet anvendes i den.
47. Både redaktionsgruppen og repræsentanterne, der beskæftiger sig med arbejdsflyvning, og som kommenterede NPA'en og CRD'en var stærke fortalere for brugen af betegnelsen "ekspert". De årsager, som agenturet fremlagde og vedtog, var, at disse personer skal have en særlig briefing eller uddannelse, uanset hvem de udpeges af, og gennemføre en arbejdsflyvningsmission. Betegnelsen "passager" ansås for at være forvirrende i denne henseende.
48. Set fra et juridisk synspunkt er eksperter enten besætningsmedlemmer eller passagerer. Ifølge definitionen af et besætningsmedlem i bilag I er et besætningsmedlem en person, som en operatør udpeger til at udføre opgaver om bord på et luftfartøj. Hvis vedkommende ikke er udpeget af operatøren, er en ekspert en passager.
49. Subpart E – Specifikke krav
50. Agenturet bemærker sig alle de positive kommentarer, som det har fået under CRD-høringen om indarbejdelsen af denne subpart, som hilses meget velkommen af de aktører, der beskæftiger sig med arbejdsflyvning, og de nationale myndigheder.
51. Del-SPO er inddelt i 5 subparter. Subpart A til D indeholder de fælles regler for alle SPO-operatører. Subpart E er blevet tilføjet for at opfylde følgende 3 specifikke målsætninger:
 - Målsætning 1: at foreslå yderligere krav efter behov. På grund af de meget forskelligartede aktiviteter, der falder ind under del-SPO, er der ind imellem behov for yderligere krav til en bestemt aktivitet, som derfor dækkes af denne subpart,

fordi de ikke kan gøres gældende over for alle SPO-operatører. Afsnit 1 (Udvendige lasteoperationer fra helikopter med løftestrop) og afsnit 2 (Human external cargo) omfatter ovennævnte detaljerede specifikationer.

- Målsætning 2: at muliggøre de nødvendige undtagelser eller lempelser af de fælles regler. Nogle af reglerne i subpart A til D egner sig måske ikke til alle de forskellige slags specialoperationer eller ville endog udgøre en forhindring for at udføre opgaven på forsvarlig vis, hvis de skulle følges. Det er derfor nødvendigt at sikre fleksibilitet og proportionalitet i reglerne.
- Målsætning 3: at medtage detaljerede specifikationer, der danner grundlag for operatørens SOP'er. Selv om agenturet fastholder det generelle krav om medtagning og anvendelse af supplerende ilt, har agenturet således taget hensyn til visse SPO-aktiviteters særlige art og overvejet at lempe disse krav på visse betingelser efter forudgående godkendelse fra den kompetente myndighed. De er fastlagt i AMC'er for at sikre den fleksibilitet, der er nødvendig ved specialoperationer. SPO-operatører skal efterleve krav på højt niveau, men det er vigtigt at give dem maksimal fleksibilitet til at gennemføre disse krav effektivt for at sikre, at de kan udføre specialopgaver og gennemføre operationerne på et højt sikkerhedsniveau.



52. Der er nu introduceret 4 specialoperationer i denne subpart. Afsnit 1 (Udvendige lasteoperationer fra helikopter med løftestrop) og afsnit 2 (Human external cargo) omfatter ovennævnte detaljerede specifikationer. Afsnit 3 (Faldskærmsoperationer) og afsnit 4 (Akrobatiske flyvninger) indeholder nødvendige lempelser og undtagelser. Der kan blive udarbejdet mere detaljerede specifikationer ved en yderligere regelfastsættelse.

53. Subpart E inddeles som følger:

- Afsnit 1 – Udvendige lasteoperationer fra helikopter med løftestrop (HESLO) er aktiviteter, der udføres for at transportere udvendig last med forskellige hjælpemidler (f.eks. løftestrop eller net). Der er tilføjet nogle krav til udstyr, som anses for at være nødvendigt for at sikre forsvarlig HESLO-flyvning. Dette afsnit indeholder specifikationer i AMC, som der er knyttet mange bemærkninger til. De vil blive fremlagt sammen med EASA's beslutning.
- Afsnit 2 – Human external cargo (HEC) er aktiviteter, der udføres for at transportere personer som udvendig last fra/til flyvepladser og/eller driftssteder. De omfatter ikke overførsel af piloter til havs eller hejseoperationer, der udføres under helikopterlægehjælp, som begge er erhvervsmæssig lufttransport, der falder ind under SPA.HHO. Som ved HESLO er der af sikkerhedshensyn tilføjet yderligere krav til udstyr. Specifikationerne i AMC vil blive fremlagt sammen med EASA's beslutning, idet der tages hensyn til reaktionerne under CRD-høringen.
- Afsnit 3 – Faldskærmsoperationer (PAR) indeholder flere lempelser af reglerne i Subpart A-D for at gøre det lettere for udspringerne (i reglen benævnt "eksperter") at udføre deres opgave. For eksempel skal de kunne springe ud fra luftfartøjerne, og derfor gælder kravet om at være fastspændt ikke for dem. Endvidere behøver eksperter, der udfører opvisninger med røgdudviklende udstyr, (under visse omstændigheder) ikke efterleve forbuddet mod at frigive farligt gods over fortættede områder, da de ellers ikke ville kunne udføre deres opgave. Derudover indføres en lempelse af kravene med hensyn til iltforsyning og en undtagelse for at undgå urealistiske krav til udstyr. Endelig er der indarbejdet et yderligere krav om at fastslå, at luftfartøjschefen bærer en ELT ved operationer med balloner over vand, hvor der kan transporteres mere end 6 personer.
- Afsnit 4 – Akrobatiske flyvninger (ABF) indeholder de nødvendige undtagelser for at undgå at pålægge for mange unødvendige krav ved denne form for operation. Der indføres undtagelser for at undgå at skulle medbringe førstehjælpskasser eller manuelle ildslukkere.

V. Specifikke reaktioner og primære ændringer

SPO.GEN.106 Ekspertansvar

54. Der er udarbejdet en ny bestemmelse for at afklare ekspertansvaret. Som nævnt ovenfor kan eksperter ind imellem betragtes som besætningsmedlemmer – hvis ansvar defineres i SPO.GEN.105 - og nogle gange som passagerer. For klart at definere ansvaret i begge tilfælde beskriver SPO.GEN.106 de opgaver og forpligtelser, som pålægges eksperter, der ikke fungerer som besætningsmedlemmer.

SPO.GEN.155 Transport af farligt gods

55. Farligt gods skal transporteres i overensstemmelse med ICAO's tekniske instruktioner. I dette afsnit angives de tilfælde, hvor farligt gods kan transporteres, uden at man har en specifik godkendelse i overensstemmelse med SPA.DG. Dette gælder f.eks., når farligt gods transporteres om bord på luftfartøjer med særlige formål for øje. I ICAO's tekniske instruktioner anføres de relevante tilfælde. Der ventes yderligere en lempelse i Subpart E

for HESLO, når operatører transporterer farligt gods til eller fra ubemandede steder eller fjerne områder. Man anså det ikke for praktisk gennemførligt at anvende alle de relevante bestemmelser i de tekniske instruktioner. Undtagelsen skal godkendes af den kompetente myndighed.

SPO.OP.130/131 Brændstof- og olieforsyning – flyvemaskiner/helikoptere

56. Ved VFR-flyvninger må luftfartøjschefen kun indlede flyvningen, hvis vedkommende er sikker på, at helikopteren har tilstrækkelig meget brændstof og olie til at flyve til den flyveplads eller det driftssted, hvor det er planlagt at lande, og derefter har brændstof og olie nok til 20 minutters flyvning. Mange aktører har anmodet om, at der indføres en lempelse, da luftfartøjet ved mange arbejdsflyvninger af kort varighed skal være så let som muligt for, at opgaven kan udføres. På baggrund af denne anmodning tillader Agenturet nu, at operatører medbringer brændstof og olie til blot 10 minutters flyvning, forudsat at flyveturen forbliver inden for 25 NM fra afgangsflyvepladsen/-driftsstedet.

SPO.OP.135 Sikkerhedsinstruktion

57. Sikkerhedsinstruktionen tilpasses til de specifikke specialoperationer, og det kræves, at den er mere grundig end en normal instruktion af passagerer. Den kan erstattes af et uddannelsesprogram.

SPO.OP.185 Simulerede unormale situationer under flyvning

58. I tråd med de generelle regler forbyder dette krav luftfartøjschefen at foretage simuleringer (unormale situationer eller nødsituationer) ved transport af eksperter, undtagen hvis formålet er uddannelse.

SPO.OP.200 Spring af terrænnærhed

59. Dette krav rummer en generel sikkerhedsbestemmelse om, at hvis et flyvebesætningsmedlem eller et terrænadvarselssystem konstaterer, at afstanden til jorden er uacceptabel, skal piloten straks iværksætte korrigerende handlinger for at etablere sikre flyveforhold. Det skønnes dog nødvendigt at give piloten en vis fleksibilitet og tillade ham at deaktivere funktionen ved visse specialoperationer såsom landbrugsrelaterede flyvninger (hvor flyvningen skal foretages inden for en afstand fra jorden, som ligger under den afstand, der udløser terrænadvarselssystemet).

SPO.OP.205 Advarselssystem for kollisioner i luften (ACAS) – komplekse motordrevne flyvemaskiner og helikoptere

60. Dette krav pålægger operatøren at fastlægge procedurer, der sikrer, at hvis ACAS II er installeret og anvendeligt, skal det anvendes i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 1332/2011. Hvis systemet er installeret og anvendeligt, skal det samme princip gælde som for terrænadvarselssystemet. Denne lempelse vedrører aktiviteter såsom konkurrenceflyvninger eller akrobatiske flyvninger, hvor luftfartøjer kan flyve meget tæt på hinanden.

SPO.POL.146 Funktionskriterier - Helikoptere

61. Denne bestemmelse indeholder kravene til funktionskategorierne for helikoptere, der opererer over fortættede områder. Der er knyttet mange bemærkninger til disse krav, navnlig SPO.POL.146(a). Helikopteroperatørerne er stærke modstandere af forpligtelsen til kun at være certificeret i kategori A for at operere i disse områder. De hævder, at de ikke længere vil kunne operere, da størstedelen af dem i dag kun anvender helikoptere i funktionskategori B, selv i fortættede områder. Agenturet har taget hensyn til denne situation. Kravet er ændret, så det tillades helikoptere i funktionskategori B at flyve over fortættede områder – dog på to betingelser: Der skal træffes sikkerhedsforanstaltninger, som forhindrer urimelig fare for personer eller ejendom på jorden, og når disse foranstaltninger er truffet, skal operationen godkendes af den kompetente myndighed.

Medtagning og anvendelse af supplerende ilt

62. Følgende regler om iltudstyr til andre luftfartøjer end komplekse flyvemaskiner og helikoptere er blevet kommenteret og drøftet i udstrakt grad:
- SPO.OP.195 Anvendelse af supplerende ilt, samt
 - SPO.IDE.A/H.175 Supplerende ilt – ikke-trykregulerede flyvemaskiner/ helikoptere.
63. Der anmodes generelt om at lempe disse regler for SPO på basis af den nuværende operationelle praksis i visse medlemsstater.
64. Efter at have gennemgået de modtagne kommentarer og materialer vedrørende dette emne påpegede Agenturet følgende:
- Kravene til trykregulerede helikoptere er blevet slettet, da der ikke anvendes trykregulerede helikoptere i EU.
 - Den nuværende tekst om flyvemaskiner er holdt i overensstemmelse med kravene i NCC.IDE og NCO.IDE i betragtning af risikoen for, at hypoxi hos piloten kan føre til farlige situationer, hvor tredjeparter udsættes for en uacceptabel risiko.
 - Agenturet har navnlig taget hensyn til, at menneskers fysiologi ikke afhænger af arten af de operationer, der udføres, eller luftfartøjernes kompleksitet.
 - Agenturet anerkender desuden de vurderinger, som ICAO har foretaget om dette emne, og som findes i den seneste ændrede udgave af Doc 8984 Manual of Civil Aviation Medicine fra 2008. Dette dokument indeholder navnlig en beskrivelse af effekten af hypoxi i forskellige højder og understreger nødvendigheden af kravet.
 - Følgende anerkendes dog:
 - Visse SPO-aktiviteter ville i høj grad blive påvirket eller forringet af kravene om medtagning og anvendelse af supplerende ilt.
 - Visse SPO-operatørers erfaringer under operationer i stor højde uden ilt
 - Piloter og eksperter med lang flyveerfaring i visse bjergrige områder kan være blevet tilpasset til disse højder rent fysiologisk.
 - Kriterier for afbødning af risikoen og begrænsning af eksponeringstiden i stor højde uden ilt vil muligvis blive fastsat og implementeret i SOP'erne.

- Selv om agenturet fastholder det generelle krav om medtagning og anvendelse af supplerende ilt, har agenturet således taget hensyn til visse SPO-aktiviteters særlige karakter og overvejet at lempe disse krav på visse betingelser efter forudgående godkendelse fra den kompetente myndighed.

Udstyr til afbødning af styrt

65. Kravet er blevet slettet på baggrund af modtagne kommentarer, der fremhæver problemerne med at håndhæve det på en rimelig måde under hensyn til konstruktionsmæssige aspekter og implementeringstid. Agenturet vil i fremtiden genoverveje det i forbindelse med en dedikeret regelfastsættelsesopgave.

SPO.IDE.A.130 Terrænadvarelssystem (Terrain awareness warning system – TAWS)

66. Teksten er blevet revideret for at afklare anvendeligheden af de krav og lempelser, der er tilføjet i Subpart E.

SPO.IDE.H.195 Flyvning over vand – andre end komplekse motordrevne helikoptere & SPO.IDE.H.197 Redningsveste – komplekse motordrevne helikoptere

67. Kravet om elektrisk lys i redningsveste opretholdes for helikoptere i overensstemmelse med del NCC og NCO. På baggrund af modtagne kommentarer er det desuden blevet afklaret, at redningsveste ikke nødvendigvis skal anbringes på bestemte steder, hvor de er lettilgængelige til brug, men også kan bæres af de personer, til hvis brug de forefindes.
68. Desuden tilføjes der et antal betingelser for at tage højde for tilfældet med tomotorede helikoptertyper, der klassificeres som "andre helikoptere end komplekse helikoptere".

SPO.IDE.B.140 Diverse udstyr

69. På baggrund af kommentarer og råd fra eksperter er anvendeligheden af visse elementer, der indgår i diverse udstyr til balloner, f.eks. beskyttelseshandsker eller kniv, blevet revideret afhængigt af ballonkategorien.

Köln, den 16. april 2012

P. GOUDOU
Administrerende direktør