



**STELLUNGNAHME NR. 02/2012**

**DER EUROPÄISCHEN AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT**

**vom 16. April 2012**

**zu einer Verordnung der Kommission zur Festlegung der  
Durchführungsbestimmungen für den Flugbetrieb**

***„Flugbetrieb – OPS (Teil-SPO)“***

## Inhalt

<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>3</b>
<b>Einleitung .....</b>	<b>4</b>
I.    Allgemeines .....	4
II.   Geltungsbereich der Stellungnahme .....	4
III.  Konsultation.....	5
IV.  Nummerierungskonvention für die Vorschrift.....	7
<b>Mantelverordnung über den Flugbetrieb.....</b>	<b>9</b>
I.    Geltungsbereich .....	9
II.   Übersicht über die Reaktionen .....	9
III.  Erläuterungen .....	9
<b>Anhang VIII - Teil-SPO.....</b>	<b>11</b>
I.    Geltungsbereich .....	11
II.   Von der Arbeitsluftfahrt zu Sonderbetrieb .....	13
III.  Von Teil-SPO erfasste Tätigkeiten .....	14
IV.   Der spezifische Charakter von Sonderbetrieb .....	15
V.    Spezifische Reaktionen und wesentliche Änderungen .....	18

### **Zusammenfassung**

Diese Stellungnahme enthält die folgenden Dokumente:

- Änderung zur Mantelverordnung über den Flugbetrieb einschließlich Änderungen zu Anhang I - Begriffsbestimmungen;
- Anhang VIII – Teil-SPO, technische Anforderungen für den (gewerblichen und nichtgewerblichen) Sonderbetrieb mit Flugzeugen, Hubschraubern, Segelflugzeugen und Ballonen.

Die Erarbeitung dieser Anforderungen beruhte auf den nachfolgenden Zielsetzungen:

- Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus;
- Sicherstellung angemessener Vorschriften;
- Gewährleistung der Flexibilität und Effizienz für Betreiber und Behörden.

Diese Stellungnahme ist das Ergebnis eines umfassenden Konsultationsprozesses unter Einbeziehung von Behörden, Verbänden, Betreibern und Luftfahrtexperten.

Die Stellungnahme zu den verbleibenden Abschnitten von Anhang IV – Teil-CAT für Segelflugzeuge und Ballone sowie Flüge von A nach A mit Flugzeugen und Hubschraubern wird in einem späteren Stadium veröffentlicht.

## **Einleitung**

### **I. Allgemeines**

1. Verordnung (EG) Nr. 216/2008<sup>1</sup> des Europäischen Parlaments und des Rates (nachstehend die Grundverordnung), geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1108/2009<sup>2</sup>, schafft einen geeigneten und umfassenden Rahmen für die Festlegung und Umsetzung gemeinsamer technischer Vorschriften und Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt.
2. Zweck dieser Stellungnahme ist die Unterstützung der Europäischen Kommission bei der Ausarbeitung von Durchführungsbestimmungen für den Flugbetrieb.
3. Die Stellungnahme wurde gemäß dem Verfahren angenommen, das vom Verwaltungsrat der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (die Agentur)<sup>3</sup> im Einklang mit Artikel 19 der Grundverordnung festgelegt wurde.

### **II. Geltungsbereich der Stellungnahme**

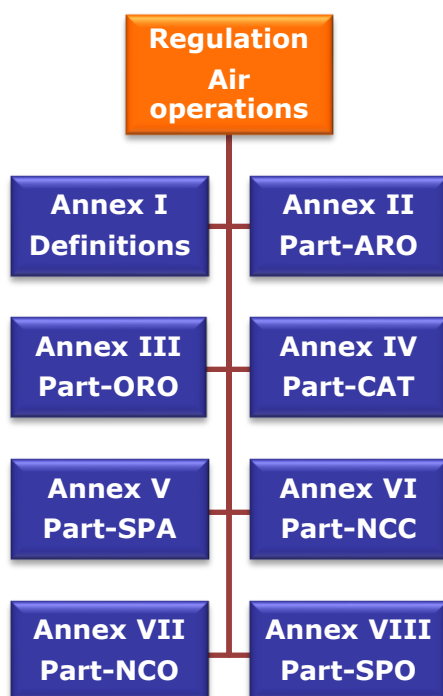
4. Diese Stellungnahme besteht aus den folgenden Dokumenten:
  - Änderung zur Mantelverordnung über den Flugbetrieb einschließlich Änderungen zu Anhang I – Begriffsbestimmungen;
  - Anhang VIII – Teil-SPO, technische Anforderungen für den (gewerblichen und nichtgewerblichen) Sonderbetrieb mit Flugzeugen, Hubschraubern, Segelflugzeugen und Ballonen;
5. Die Dokumente dieser Stellungnahme basieren auf der von der Europäischen Kommission und der Agentur im April 2011 vorgeschlagenen überarbeiteten Vorschriftenstruktur. Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Übersicht über die Anhänge der Verordnung über den Flugbetrieb.

---

<sup>1</sup> Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit und zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG. *ABl. L 79, 19.03.2008, S. 1-49.*

<sup>2</sup> Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in Bezug auf Flugplätze, Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2006/33/EG. *ABl. L 309, 24.11.2009, S. 51-70.*

<sup>3</sup> Beschluss des Verwaltungsrats zu den von der Agentur durchzuführenden Verfahren für die Erarbeitung von Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen und Anleitungen („Regelsetzungsverfahren“). (EASA MB/08/2007 vom 13.6.2007).

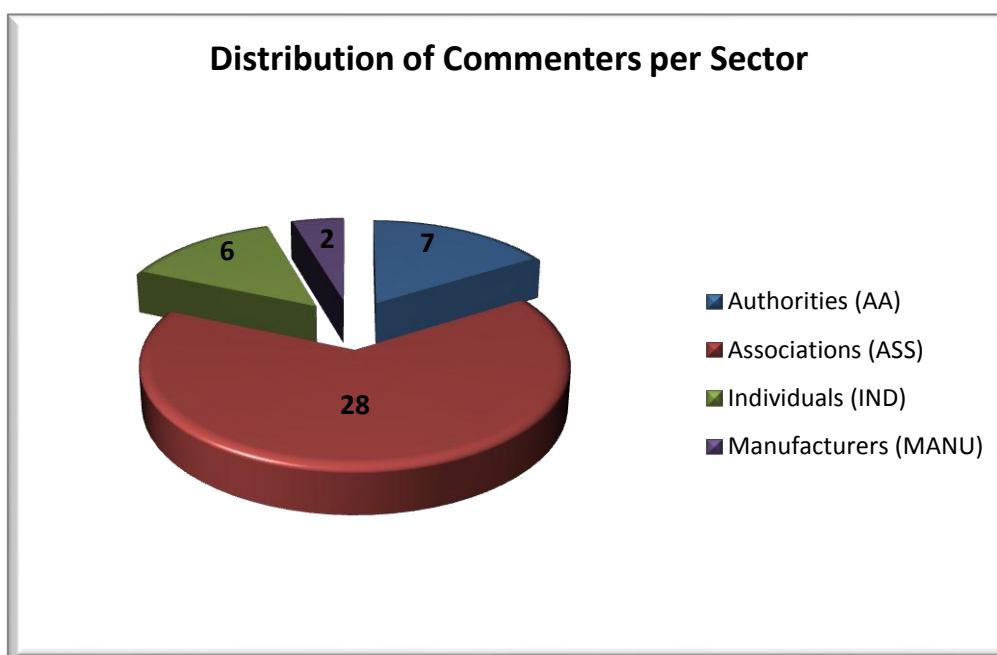
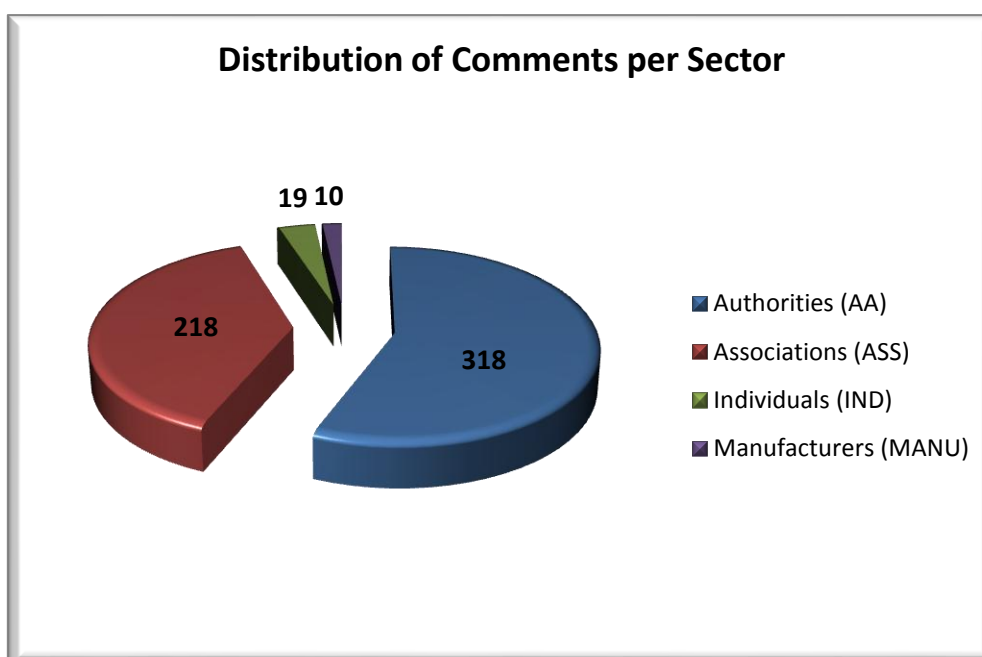
**Abbildung 1: Anhänge der Verordnung über den Flugbetrieb**

### III. Konsultation

6. Die Stellungnahme basiert auf NPA 2009-02 mit Entwurfsvorschlägen für Durchführungsbestimmungen und damit zusammenhängende AMC und GM für den Flugbetrieb.
  - NPA-Konsultationsphase
7. NPA 2009-02 wurde am 30. Januar 2009 auf der EASA-Website (<http://www.easa.europa.eu>) veröffentlicht. Der Konsultationszeitraum endete am 31. Juli 2009. Bei der Agentur gingen insgesamt 13 775 Kommentare ein, wovon sich rund 350 auf den Geltungsbereich dieser Stellungnahme bezogen.
  - CRD-Konsultationsphase (CRD: Comment Response Document)
8. Die Kommentarzusammenfassungen, die entsprechenden Reaktionen auf zusammengefasste Kommentare und der vorgeschlagene geänderte Vorschriftentext wurden mit den folgenden vier Regelsetzungs-Überarbeitungsgruppen (RG) ausführlich erörtert:
  - RG01 (CAT) befasste sich mit den Vorschriften für die gewerbsmäßige Beförderung;
  - RG02 (SPO) befasste sich mit den Vorschriften für den Sonderbetrieb;
  - RG03 (NCC) befasste sich mit den Vorschriften für den nichtgewerblichen Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen und
  - RG04 (NCO) befasste sich mit den Vorschriften für den nichtgewerblichen Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen.
9. Der Entwurf des CRD-Textes zu Teil-SPO wurde von RG02 überprüft.

10. Die Agentur führte außerdem vor Veröffentlichung des CRD eine Prüfung auf Konsistenz mit anderen Teilen (Teil-CAT und Teil-NCC und -NCO) durch.
11. Auf der Grundlage einer umfassenden Konsultation mit Behörden, Verbänden und Betreibern hat die Agentur am 27. September 2011 das CRD OPS III veröffentlicht. Der Zeitraum, in dem auf das Kommentar-Antwort-Dokument reagiert werden konnte, endete am 31. Januar 2012.
  - Besprechung mit Mitgliedern der Überarbeitungsgruppe und Webkonferenz
12. Während der Konsultationsphase führte die Agentur am 23./24. November 2011 eine weitere Besprechung mit Mitgliedern der RG02 (SPO) zur Beratung über den veröffentlichten CRD-Text durch. Bei dieser Besprechung konnte der CRD-Text verbessert werden, und es wurde ein allgemeines Einverständnis erreicht. Die wichtigsten erörterten Themen betrafen die Leistungskriterien für Hubschrauber und die beiden Standardarbeitsanweisungen für HESLO und HEC.
13. Zusätzlich zu der Besprechung mit den RG-Mitgliedern führte die Agentur am 29. November 2011 eine öffentliche Webkonferenz zur Vorstellung des CRD und zum Austausch von Informationen zu Teil-SPO und einer diesbezüglichen Diskussion durch. Die eingegangenen Rückmeldungen waren positiv.
  - Reaktionen auf das CRD
14. Die Agentur erhielt Reaktionen auf das CRD von 43 Parteien (nationalen Behörden, Herstellern, Verbänden und Einzelpersonen). Die Gesamtzahl der Kommentare beträgt etwa 560, wovon 15 % gleichlautend sind.

Die nachfolgenden Zahlen geben einen Überblick über diese Reaktionen.

**Abbildung 2: Kommentatoren, von denen Reaktionen eingingen****Abbildung 3: Übersicht über die eingegangenen Kommentare**

15. Alle Reaktionen wurden geprüft und beantwortet und sind in den Entwurf der Änderung zu Anhang VIII dieser Stellungnahme eingeflossen.

#### **IV. Nummerierungskonvention für die Vorschrift**

16. Im Einklang mit den Entwurfsrichtlinien der Agentur für den Regelsetzungsprozess wurde für die Durchführungsbestimmungen die folgende Nummerierungskonvention angewandt:

<Teil>.<Teilabschnitt>.<Abschnitt>.<N>

Erläuterung:

<Teil>: obligatorisch – bis zu vier Buchstaben oder Ziffern

Beispiel: SPO

<Teilabschnitt>: obligatorisch – bis zu vier Buchstaben oder Ziffern

Beispiele: GEN, OP, POL, IDE, SPEC

<Abschnitt>: obligatorisch – bis zu fünf Buchstaben oder Ziffern

Beispiele: SPO, SPEC, HESLO

<N>: obligatorisch – Nummer der Vorschrift – dreistellig, beginnend mit 100, nachfolgende Nummern werden grundsätzlich in Fünferschritten erhöht.



## **Mantelverordnung über den Flugbetrieb**

### **I. Geltungsbereich**

17. Die Mantelverordnung über den „Flugbetrieb“ legt die allgemeine Anwendbarkeit der Teile fest, auf die sie sich erstreckt, und schlägt Übergangsmaßnahmen in Form von Ausnahmeregelungen vor.<sup>4</sup> Sie wird als Änderungsverordnung erstellt und basiert auf der ursprünglichen OPS-Mantelverordnung, wie sie vom EASA-Ausschuss für das CAT-Paket gestimmt wurde (Stellungnahme Nr. 04/2011).

### **II. Übersicht über die Reaktionen**

18. Die eingegangenen Reaktionen zur OPS-Mantelverordnung betrafen hauptsächlich Fragen der terminologischen Konsistenz, Übergangsbestimmungen, die Frage der Zertifizierung für alle gewerblichen Betreiber, den Geltungsbereich und die Definition von „Sonderbetrieb“ sowie die Definition des Begriffs „Aufgabenspezialist“.

### **III. Erläuterungen**

19. In Artikel 1 Absatz 1 bis 4 der Änderungsverordnung wird der Geltungsbereich der Verordnung hinsichtlich gewerblichen und nichtgewerblichen Sonderbetriebs festgelegt. Gewerbliche Erbringer von Sonderbetrieb werden eine Zertifizierungsbescheinigung benötigen, während nichtgewerbliche Betreiber technisch komplizierter motorgetriebener Flugzeuge und Hubschrauber ihre Tätigkeit bei der zuständigen Aufsichtsbehörde anmelden müssen. Die einschlägigen Bestimmungen hinsichtlich der Zertifizierung und Anmeldung und die organisatorischen Anforderungen (Teil-ORO) wurden bereits mit EASA-Stellungnahme Nr. 04/2011 veröffentlicht.
20. Artikel 1 Absatz 5 enthält eine Definition von gewerblichem und nichtgewerblichem Sonderbetrieb sowie des Begriffs „Aufgabenspezialist“. Weitere Erläuterungen finden sich in den nachfolgenden Kapiteln III und IV.
21. Es wurde ein neuer Anhang VIII Teil-SPO mit den technischen Anforderungen für Betriebsverfahren, Leistung, Ausrüstung und einigen allgemeinen Anforderungen für alle Arten von Sonderbetrieb hinzugefügt (Artikel 1 Absatz 11). Die entsprechende Anwendbarkeit ist in Artikel 1 Absatz 8 festgelegt. Weiterhin müssen gewerbliche und nichtgewerbliche Erbringer von Sonderbetrieb, wenn sie in einem definierten Luftraum arbeiten, zur Durchführung eines Flugbetriebs bei unteren Minima oder zur Beförderung gefährlicher Güter im Besitz einer Sondergenehmigung sein. Die für solche Tätigkeiten und Genehmigungen geltenden Bestimmungen sind in Teil-SPA (Flugbetrieb, für den Sondergenehmigungen erforderlich sind) enthalten, der mit Stellungnahme Nr. 04/2011 veröffentlicht wurde. Hierfür ist keine Änderung der Mantelverordnung erforderlich.
22. Artikel 1 Absatz 9 enthält Klarstellungen bezüglich der entsprechenden FTL-Anforderungen. Für Sonderbetrieb gelten bis auf Weiteres die einzelstaatlichen Bestimmungen. Die einschlägigen Durchführungsbestimmungen (IR) werden in einem späteren Stadium vorgeschlagen.

---

<sup>4</sup> Eine Ausnahmeregelung (Opt-out) ist eine Übergangsmaßnahme, die Mitgliedstaaten die Möglichkeit einräumt, die Umsetzung einer bestimmten Vorschrift um eine gesetzlich festgelegte Frist aufzuschieben.

23. Artikel 1 Absatz 10 der Änderungsverordnung enthält die Ausnahmeregelungen. In Anbetracht dessen, dass es im Bereich Sonderbetrieb keine harmonisierten Bestimmungen gibt und dass einige Betreiber zertifiziert werden müssen, wird eine allgemeine Ausnahmeregelung von 3 Jahren vorgeschlagen.
24. Artikel 2 schließlich enthält die Anforderungen für das Inkrafttreten der Änderungsverordnung.

## **Anhang VIII - Teil-SPO**

### **I. Geltungsbereich**

25. Teil-SPO ist zu lesen im Zusammenhang mit:
- der Mantelverordnung über den Flugbetrieb, insbesondere bezüglich der Anwendbarkeitstermine und der Übergangsfristen;
  - Anhang I – Begriffsbestimmungen für in den Anhängen II bis VIII verwendete Begriffe;
  - Anhang II - Teil-ARO, der u. a. behördliche Anforderungen für SPO-Betreiber im Zusammenhang mit Aufsichtszuständigkeiten und Zertifizierungen enthält;
  - Anhang III - Teil-ORO, der organisatorische Anforderungen für SPO-Betreiber enthält, die gewerblichen Sonderbetrieb und nichtgewerblichen Sonderbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen durchführen, und
  - Anhang V – Teil-SPA, der die Anforderungen für Flugbetrieb enthält, für den eine Sondergenehmigung erforderlich ist.
26. Teil-SPO enthält die technischen Anforderungen für gewerblichen und nichtgewerblichen Sonderbetrieb.
27. Dieser Teil besteht aus fünf Teilabschnitten. Teilabschnitt D, SPO.IDE, und Teilabschnitt E, SPO.SPEC, sind weiter gegliedert in Abschnitte mit luftfahrzeugspezifischen Vorschriften und besondere Betriebsformen.
28. Die Struktur der Teilabschnitte ist vergleichbar mit der Struktur der grundlegenden Anforderungen in Anhang IV der Grundverordnung.
29. Die Vorschriftenstruktur, insbesondere hinsichtlich der Abschnitte, wurde so gewählt, dass zukünftig bei Bedarf zusätzliche Luftfahrzeugkategorien oder besondere Betriebsformen hinzugefügt werden können, ohne Änderungen am bestehenden Vorschriftentext oder an der bestehenden Struktur vornehmen zu müssen.
30. Abbildung 4 und 5 geben einen Überblick über die Struktur von Teil-SPO. Teilabschnitt E gilt spezifisch für Teil-SPO und wird nachfolgend ausführlicher erläutert.

Abbildung 4: Struktur von Teil-NCO – Überschriften der Vorschriften

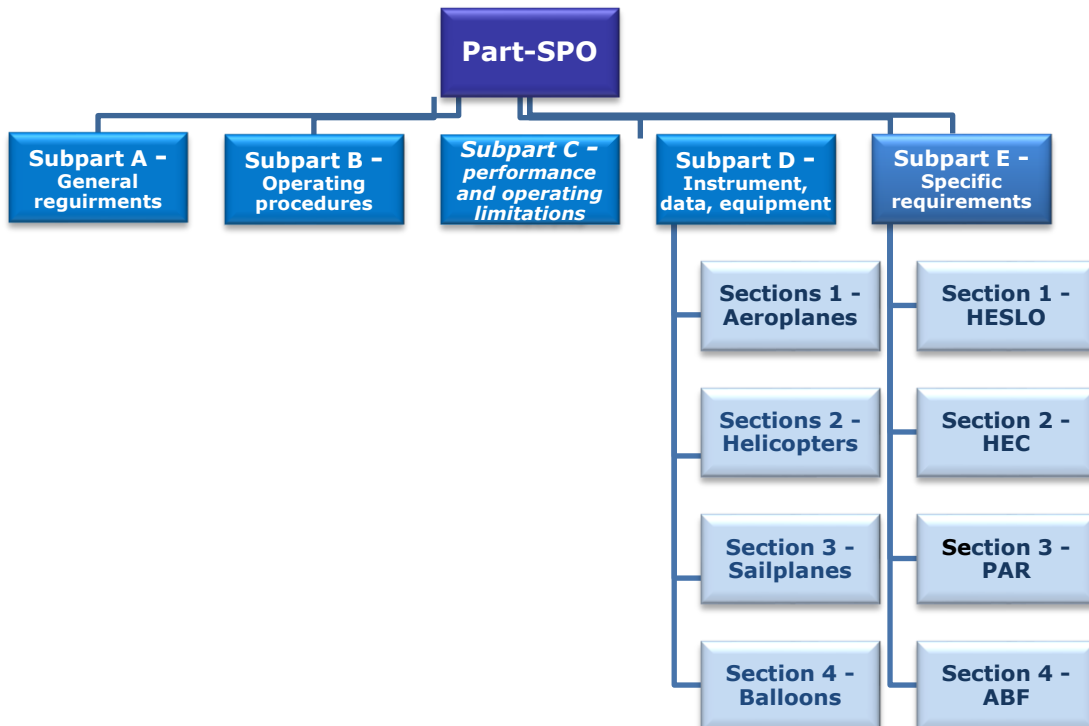
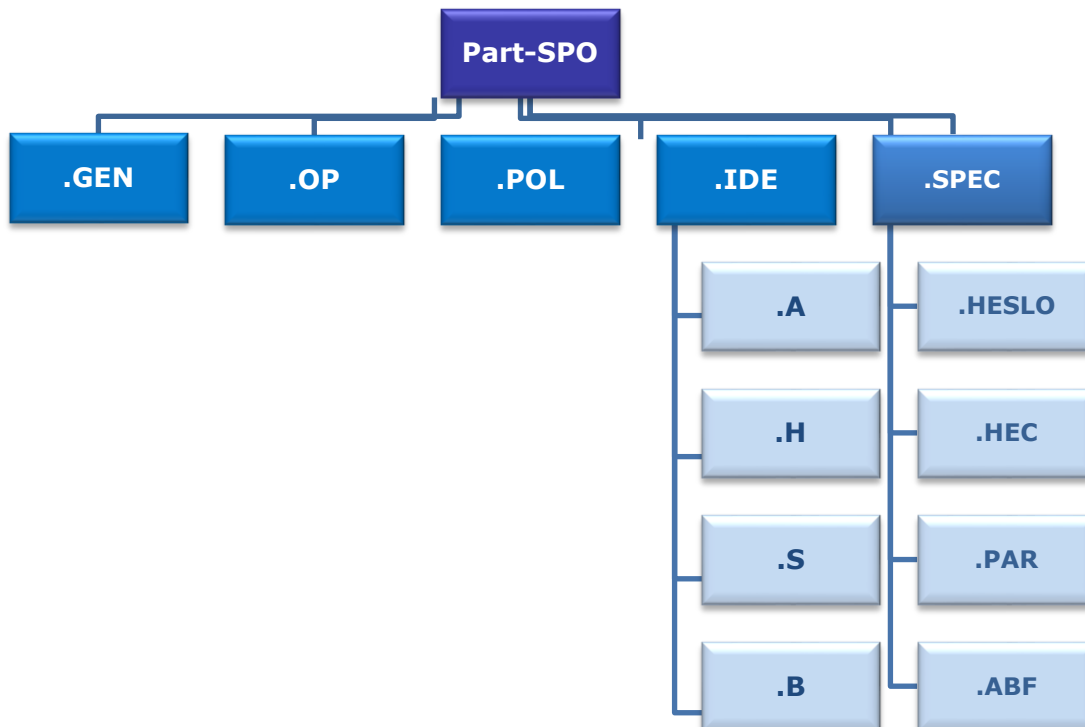


Abbildung 5: Struktur von Teil-NCO - Kennzeichnung der Vorschriften



**II. Von der Arbeitsluftfahrt zu Sonderbetrieb**

31. Bislang wurde über Tätigkeiten im Bereich der Arbeitsluftfahrt immer nur im Zusammenhang mit der JAA und der Erarbeitung des Entwurfs der JAR-OPS4 gesprochen. In vielen europäischen Mitgliedstaaten ist heute die Arbeitsluftfahrt im Rahmen der Vorschriften der Allgemeinen Luftfahrt und auf der Basis von ICAO Anhang 6 Teil II geregelt. Es gibt keine ICAO SARPs speziell für die Arbeitsluftfahrt.
32. 2006 wurde die EASA-Untergruppe III der Regelsetzungsgruppe OPS.001 eingerichtet, die unter entsprechender Heranziehung des Entwurfs von JAR-OPS 0 und 4 sowie unter Berücksichtigung der einschlägigen nationalen Normen Vorschriften für die Arbeitsluftfahrt erarbeiten sollte. Die Regelsetzungsgruppe OPS.001 schlug einen Entwurf der Vorschriften vor und veröffentlichte 2009 den Änderungsvorschlag über Flugbetrieb, in dem auch die von der Untergruppe III für Arbeitsluftfahrt geleisteten Arbeiten erfasst waren.
33. In Änderungsvorschlag 2009-02b waren in Teilabschnitt C Anforderungen für den gewerblichen Flugbetrieb, der kein gewerblicher Luftverkehr ist, festgelegt. Dieser Teilabschnitt war in Verbindung mit Unterabschnitt A (GEN) zu lesen, in dem Anforderungen auf der Grundlage von ICAO Anhang 6 Teil II festgelegt waren. Als Ergebnis der öffentlichen Konsultationsphasen und in Abstimmung mit der Europäischen Kommission überarbeitete die Agentur ihre Vorschriftenstruktur und beschloss, die Vorschriften in verschiedene Teile zu trennen. Anhang VIII behandelt jetzt die Arbeitsluftfahrt und basiert weitgehend auf Teilabschnitt A und Teilabschnitt C des Änderungsvorschlags 2009-02b. Die für die Erstellung des Kommentar-Antwort-Dokuments geschaffene EASA-Überarbeitungsgruppe überarbeitete den Text des Änderungsvorschlags unter Berücksichtigung der neuen Vorschriftenstruktur, und in Abstimmung mit den Mitgliedern der Überarbeitungsgruppe wurde beschlossen, diesen Teil Teil-SPO zu nennen.
34. Zwar behandelt Teil-SPO hauptsächlich Tätigkeiten im Rahmen der Arbeitsluftfahrt, jedoch reicht der Inhalt von Teil-SPO über das hinaus, was üblicherweise unter Arbeitsluftfahrt verstanden wird: Zukünftig können durchaus auch andere Arten von Flügen oder Flugbetrieb in diesen Teil aufgenommen werden, auch wenn diese nicht unter die Kategorie Arbeitsluftfahrt im eigentlichen Sinne fallen.
35. Eine wichtige Änderung gegenüber dem Änderungsvorschlag besteht darin, dass Teil-SPO jetzt auch Sonderbetrieb umfasst, der nichtgewerblich durchgeführt wird. Die Agentur hat beschlossen, den Geltungsbereich von Teil-SPO auf nichtgewerbliche Betreiber auszudehnen. Viele Tätigkeiten, die unter Sonderbetrieb fallen, sind nichtgewerblich, während die Sicherheitsrisiken sich nicht von denen bei gewerblichem Sonderbetrieb unterscheiden. Daher wäre es ungerechtfertigt erschienen, eine Kategorie von Betreibern, die letztlich den gleichen Betrieb wie andere Betreiber durchführen, nur deshalb von Vorschriften auszunehmen, weil sie den Flug nicht in einem gewerblichen Rahmen durchführen. Darüber hinaus gelten Vereinfachungen bzw. zusätzliche Anforderungen für alle spezifischen Arbeitsluftfahrtbetriebe. Deren Aufnahme in andere Teile wie z. B. Teil-NCC und -NCO hätte die Lesbarkeit dieser Teile beeinträchtigt und diese damit komplexer gemacht.

### III. Von Teil-SPO erfasste Tätigkeiten

36. 2006 identifizierte die Untergruppe III der Regelsetzungsgruppe OPS.001 eine Reihe von Tätigkeiten, die als Tätigkeiten der Arbeitsluftfahrt anzusehen sind. Seither hat die Agentur weitere Tätigkeiten identifiziert, die für eine Aufnahme in die von dieser Regelsetzungsgruppe vorgeschlagene Liste infrage kommen.
37. Zu zwei Punkten bezüglich des Geltungsbereichs von Teil-SPO gingen viele Kommentare ein.
- Die in den Geltungsbereich einbezogenen Tätigkeiten.
38. Die häufigste Reaktion auf diesen Punkt war, dass einige dieser Tätigkeiten nicht als Sonderbetrieb anzusehen seien, insbesondere „Wettbewerbsflüge“ und „Schleppen eines Segelflugzeugs“. Einigen Beteiligten zufolge sind diese Tätigkeiten normaler Betrieb, der unter die Bestimmungen für die Allgemeine Luftfahrt fallen und daher nicht den Vorschriften dieses Teils unterliegen sollte.
- Der Charakter der Liste der Tätigkeiten.
39. In allgemeinen Kommentaren, insbesondere von nationalen Behörden, wurde zum Ausdruck gebracht, dass der nicht erschöpfende Charakter der vorgeschlagenen Liste von Tätigkeiten im Ungewissen ließe, welche Tätigkeiten von diesem Teil erfasst sind und welche nicht.
40. Daher wird jetzt in der Stellungnahme eine Definition für „Sonderbetrieb“ in der Mantelverordnung vorgeschlagen, die allgemeine Kriterien hinsichtlich des Zwecks des Fluges beinhaltet. Dies wird ergänzt um eine Liste von 19 Kategorien von Tätigkeiten, die als Sonderbetrieb angesehen werden. Es handelt sich dabei um Tätigkeiten, von denen der Agentur bekannt ist, dass sie derzeit in europäischen Mitgliedstaaten ausgeübt werden.
41. Die von Teil-SPO erfassten Tätigkeiten sind: Hubschrauberbetrieb mit Außenlasten, Betrieb mit menschlicher Außenlast, Hubschrauber-Erkundungsbetrieb, Fallschirmbetrieb und Skydiving, landwirtschaftliche Flüge, Luftbildfotografie-Flüge, Schleppen eines Segelflugzeugs, Luftwerbungsflüge, Kalibrierungsflüge, Flüge im Zusammenhang mit Bauarbeiten einschließlich dem Spannen von Stromleitungen, Freischneidearbeiten, Arbeiten im Zusammenhang mit Ölverschmutzungen, Lawinensprengbetrieb, Erkundungsbetrieb einschließlich Luftbildkartografie, Verschmutzungsüberwachungsbetrieb, Flüge im Zusammenhang mit Nachrichtenmedien, Fernseh- und Filmflüge, Flüge im Zusammenhang mit Sonderveranstaltungen wie z. B. Flugvorführungen und Wettbewerbsflüge, Viehhaltungs- und -rettungsflüge, tiermedizinische Absetzflüge, Seebestattungsbetrieb, Forschungsflüge (mit Ausnahme der in Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 genannten), Wolkenimpfen.
42. Aufgrund der Vielzahl der heute in Europa durchgeführten Aktivitäten ist es nicht möglich, eine erschöpfende Liste zu erstellen.<sup>5</sup> Weiterhin könnten zukünftig neue Tätigkeiten auftauchen, die unter Sonderbetrieb fallen würden. Die Agentur kann damit die Tätigkeiten nicht auf die unter SPO.GEN.005 genannten beschränken. Es wird daher klargestellt, dass alle Tätigkeiten (mit Ausnahme der bereits aufgeführten), die eines der

---

<sup>5</sup> Eine Definition von Arbeitsluftfahrt, die alle Tätigkeiten der Arbeitsluftfahrt abdecken würde, gibt es nicht. Auch die ICAO-Definition beschränkt sich darauf, Beispiele aufzulisten. Andere Behörden verwenden entweder den Begriff Arbeitsluftfahrt, benennen spezifische Tätigkeiten (z. B. USA) oder nennen sie (verschiedene) Sonderflugbetriebe oder spezielle Luftfahrtveranstaltungen (Kanada).

Kriterien der Begriffsbestimmung erfüllen, den Vorschriften von Teil-SPO unterliegen. Die Agentur ist der Meinung, dass die Liste der Tätigkeiten zusammen mit der Begriffsbestimmung einschließlich allgemeiner Kriterien es Beteiligten erlauben wird, festzustellen, ob eine Luftfahrttätigkeit unter Teil-SPO fällt oder nicht.

43. Bezüglich Wettbewerbsflügen und Schleppen eines Segelflugzeugs war das Problem nicht so sehr die Vorschrift selbst, sondern der Begriff „Sonderbetrieb“ und die Befürchtung, dass zukünftig zusätzliche Anforderungen hinzukommen könnten. Wettbewerbe werden nach bestimmten Regeln durchgeführt, die vom Veranstalter festgelegt werden. Luftfahrzeuge können sehr nahe beieinander oder sehr nahe am Boden fliegen, oder es können spezifische Aufgaben auszuführen sein. Weiterhin kann der Druck, das Rennen zu gewinnen, die Durchführung des Fluges beeinflussen und daher die Risiken erhöhen. Zum Schleppen eines Segelflugzeugs muss das Luftfahrzeug speziell ausgerüstet sein und muss der Pilot im Besitz einer weiteren Erlaubnis sein. Es müssen weitere Vorsichtsmaßnahmen im Vergleich mit einem normalen Freizeit- oder Transportflug ergriffen werden. Für beide Tätigkeiten sind vor der Durchführung des Flugs eine spezifische Risikobewertung sowie geeignete Maßnahmen zur Begrenzung der Risiken erforderlich. Aus diesem Grund wurden sie in Teil-SPO aufgenommen.

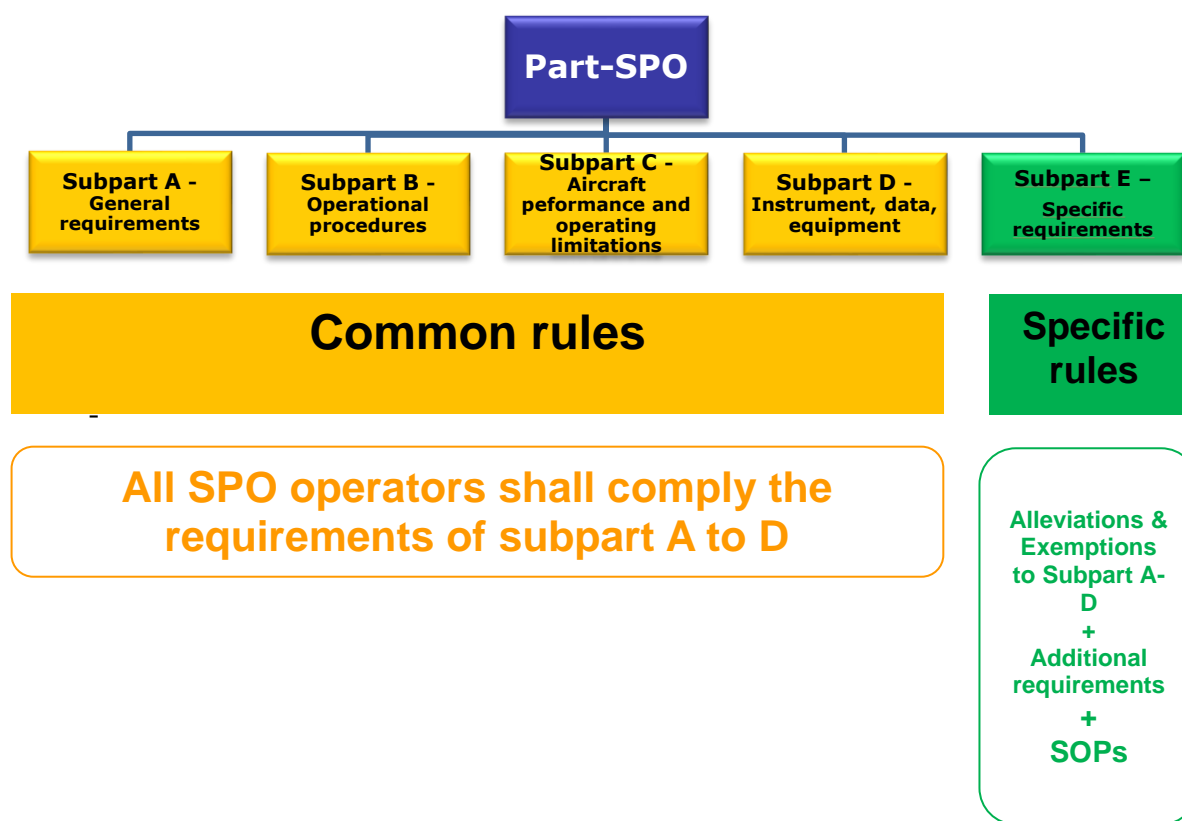
#### **IV. Der spezifische Charakter von Sonderbetrieb**

44. Teil-SPO enthält Vorschriften für Tätigkeiten, die in ihrem Charakter sehr unterschiedlich sind. Er enthält umfassende Vorschriften für Sonderbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen und anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen.
45. Die in Teil-SPO erfassten Betriebsformen haben spezifische Merkmale:
- Das Luftfahrzeug wird für die Durchführung einer spezifischen Aufgabe eingesetzt, weshalb „normale“ Freizeit- oder Transportflüge grundsätzlich ausgeschlossen sind.
  - Die spezifischen Aufgaben bringen spezifische Risiken mit sich, die auch spezifische risikomindernde Maßnahmen erfordern, da z. B. das Luftfahrzeug sehr tief geflogen wird, der Flug unter Ausführung ungewöhnlicher Manöver durchgeführt wird, Außenlasten gehoben oder geschleppt werden, Personen das Luftfahrzeug während des Fluges betreten oder verlassen, Substanzen aus dem Luftfahrzeug freigesetzt werden oder eine spezielle Ausrüstung erforderlich ist, um den Einsatz durchzuführen.
  - Für den Betrieb werden neben dem Piloten weitere Personen benötigt, d. h. Aufgabenspezialisten.
46. Weiterhin wird in Teil-SPO der Begriff des „Aufgabenspezialisten“ eingeführt. Ein Aufgabenspezialist ist eine Person, die vom Betreiber oder einer dritten Partei beauftragt wird oder die als Unternehmen handelt und Aufgaben am Boden durchführt, die direkt mit einer Sonderaufgabe verbunden sind, oder Sonderaufgaben an Bord des Luftfahrzeugs oder vom Luftfahrzeug aus durchführt. Die Begriffsbestimmung wird in die Mantelverordnung aufgenommen, weil der Begriff dort verwendet wird.
47. Die Verwendung der Bezeichnung „Aufgabenspezialist“ wurde von der Regelsetzungsgruppe und der Arbeitsluftfahrt, soweit von dieser Seite Kommentare zu NPA und CRD eingingen, mit Nachdruck befürwortet und gewünscht. Die angeführten und von der Agentur angenommenen Gründe waren, dass diese Personen eine spezielle Einweisung oder Ausbildung brauchen, gleichgültig, von wem sie benannt und mit der

Durchführung eines Einsatzes in der Arbeitsluftfahrt beauftragt werden. Die Bezeichnung „Fluggast“ erschien in diesem Zusammenhang irreführend.

48. Aus rechtlicher Sicht sind Aufgabenspezialisten entweder Besatzungsmitglieder oder Fluggäste. Gemäß der Definition in Anhang I ist ein Besatzungsmitglied „eine Person, die von einem Betreiber mit der Durchführung von Aufgaben an Bord eines Luftfahrzeugs beauftragt ist“. Sofern ein Aufgabenspezialist nicht vom Betreiber beauftragt wurde, ist er ein Fluggast.
49. Teilabschnitt E – Spezifische Anforderungen
50. Die Agentur nimmt die vielen positiven Kommentare zur Kenntnis, die während der CRD-Konsultation über die Einführung dieses Teilabschnitts eingingen, die von der Arbeitsluftfahrt und den nationalen Behörden ausdrücklich begrüßt wurde.
51. Teil-SPO ist in 5 Teilabschnitte gegliedert. Die Teilabschnitte A bis D enthalten die gemeinsamen Vorschriften für alle SPO-Betreiber. Teilabschnitt E wurde aufgenommen, um die folgenden drei spezifischen Zielsetzungen zu verwirklichen:
  - Zielsetzung 1: Festlegung zusätzlicher Anforderungen, soweit erforderlich. Aufgrund der sehr unterschiedlichen Tätigkeiten, die unter Teil-SPO fallen, sind manchmal zusätzliche Anforderungen für eine bestimmte Tätigkeit erforderlich und werden daher in diesem Teilabschnitt behandelt, weil sie nicht auf alle SPO-Betreiber angewandt werden können. So brauchen z. B. Hubschrauberbetreiber, die Betrieb mit Außenlasten durchführen, zusätzliche, über Teilabschnitt D (IDE) hinausgehende Ausrüstung, weil es die Natur des Einsatzes mit sich bringt, dass spezifische Ausrüstung eingebaut werden oder vorhanden sein muss, die für andere Tätigkeiten nicht benötigt wird.
  - Zielsetzung 2: Ermöglichung der erforderlichen Ausnahmen oder Vereinfachungen gegenüber den gemeinsamen Vorschriften. Einige Vorschriften in Teilabschnitt A bis D sind möglicherweise nicht für alle unterschiedlichen Arten von Sonderbetrieb sinnvoll oder könnten sogar ein Hindernis für eine sichere Durchführung des Einsatzes sein, wenn diese Vorschriften eingehalten werden müssten. Es ist daher erforderlich, eine gewisse Flexibilität und Angemessenheit der Vorschriften sicherzustellen.
  - Zielsetzung 3: Aufnahme detaillierter Bestimmungen, die als Grundlage für die Standardarbeitsanweisungen des Betreibers dienen können. Dieser Teilabschnitt enthält zwei detaillierte Bestimmungen, die von Betreibern erarbeitet und von der Agentur in Beratung mit Fachleuten der Überarbeitungsgruppe überprüft wurden. Sie sind in alternativen Nachweisverfahren festgelegt, um die für Sonderbetrieb nötige Flexibilität zu ermöglichen. Während SPO-Betreiber einerseits hohe Anforderungen erfüllen müssen, muss ihnen auch größtmögliche Flexibilität für eine effektive Umsetzung dieser Anforderungen geboten werden, um sicherzustellen, dass sie die Sonderaufgabe erledigen und den Betrieb auf einem hohen Sicherheitsniveau ausführen können.





52. Derzeit sind vier Sonderbetriebsarten in diesen Teilabschnitt aufgenommen. Abschnitt 1 (Hubschrauberbetrieb mit Außenlast) und Abschnitt 2 (menschliche Außenlast) enthalten die detaillierten oben genannten Bestimmungen. Abschnitt 3 (Fallschirmbetrieb) und Abschnitt 4 (Kunstflüge) enthalten die erforderlichen Vereinfachungen oder Ausnahmen. Detailliertere Bestimmungen werden ggf. mittels eines getrennten Regelsetzungsprozesses erarbeitet.
53. Teilabschnitt E ist wie folgt gegliedert:
- Abschnitt 1 – Hubschrauberbetrieb mit Außenlast (Helicopter External Sling Load Operations, HESLO) sind Tätigkeiten, die zum Zwecke des Transports von Außenlasten mit verschiedenen Mitteln durchgeführt werden (z. B. hängend, Außenlastbehälter oder Außenlastträger). Es wurden einige Anforderungen an die Ausrüstung aufgenommen, da diese als für die Durchführung eines HESLO-Flugs notwendig erachtet werden. Dieser Abschnitt enthält Bestimmungen in AMC, zu denen viele Kommentare eingingen. Diese werden mit der EASA-Entscheidung verfügbar sein.
  - Abschnitt 2 – Menschliche Außenlast (Human External Cargo, HEC) betrifft Tätigkeiten, die zum Zwecke des Transports von Menschen als Außenlast von/an Flugplätze(n) und/oder Betriebsgelände(n) durchgeführt werden. Nicht hierunter fallen der Seetransport von Piloten und der Hubschrauberwindenbetrieb im Rahmen von medizinischem Hubschrauber-Notfalldienst, die beide eine Tätigkeit des gewerblichen Luftverkehrs sind und unter SPA.HHO fallen. Wie für Hubschrauberbetrieb mit Außenlast wurden aus Sicherheitsgründen weitere Anforderungen an die Ausrüstung aufgenommen. Die Bestimmungen in AMC

werden mit der EASA-Entscheidung zur Verfügung gestellt, wobei die während der CRD-Konsultation eingegangenen Reaktionen berücksichtigt werden.

- Abschnitt 3 – Fallschirmbetrieb (PAR) enthält verschiedene Vereinfachungen gegenüber den Vorschriften in Teilabschnitt A-D, damit Fallschirmspringer (in der Vorschrift als Aufgabenspezialisten bezeichnet) ihre Aufgabe durchführen können. So müssen sie z. B. vom Luftfahrzeug abspringen können, weshalb die Anforderung, angeschnallt zu sein, für sie nicht gilt. Ebenso brauchen Aufgabenspezialisten, die Vorführungen mit Rauchspurvorrichtungen durchführen, (unter gewissen Voraussetzungen) die Anforderung nicht zu erfüllen, die die Freisetzung gefährlicher Güter über Ballungsgebieten verbietet, da sie sonst ihre Aufgabe nicht durchführen könnten. Weiterhin wird eine Vereinfachung bezüglich der Sauerstoff-Anforderungen aufgenommen und eine Ausnahmeregelung zur Vermeidung unerfüllbarer Ausrüstungsanforderungen festgelegt. Schließlich wurde eine weitere Anforderung zur Festlegung des Mitführens eines ELT durch den Kommandanten für Ballonbetrieb über Wasser eingefügt, wenn mehr als sechs Personen befördert werden können.
- Abschnitt 4 – Kunstflüge (Aerobatic Flights, ABF) enthält die erforderlichen Ausnahmen, um zu viele unnötige Anforderungen für diese Art des Luftverkehrs zu vermeiden. Es werden Ausnahmen aufgenommen, sodass keine Bordapotheken oder Handfeuerlöcher mitgeführt zu werden brauchen.

## **V. Spezifische Reaktionen und wesentliche Änderungen**

### ***SPO.GEN.106 Pflichten des Aufgabenspezialisten***

54. Es wurde eine neue Vorschrift verfasst, die die Pflichten des Aufgabenspezialisten klar umreißt. Wie oben erwähnt, können Aufgabenspezialisten mal als Flugbesatzungsmitglied - dessen Pflichten in SPO.GEN.105 definiert sind - und mal als Fluggast betrachtet werden. Um die Pflichten in beiden Fällen klar zu definieren, enthält SPO.GEN.106 Aufgaben und Pflichten von Aufgabenspezialisten, die nicht als Flugbesatzungsmitglied handeln.

### ***SPO.GEN.155 Beförderung gefährlicher Güter***

55. Die Beförderung gefährlicher Güter muss gemäß den Gefahrgutvorschriften der ICAO durchgeführt werden. In diesem Abschnitt werden die Fälle genannt, in denen gefährliche Güter befördert werden dürfen, ohne dass eine spezifische Genehmigung gemäß SPA.DG vorliegt. Dies gilt zum Beispiel, wenn gefährliche Güter an Bord von Luftfahrzeugen für Sonderzwecke befördert werden. In den ICAO-Gefahrgutvorschriften sind die einschlägigen Fälle aufgeführt. Eine weitere Vereinfachung ist in Teilabschnitt E für Hubschrauberbetrieb mit Außenlast vorgesehen, wenn Betreiber gefährliche Güter an oder von unbemannte(n) Standorte(n) oder entfernte(n) Orte(n) befördern. Es wurde als nicht durchführbar angesehen, sämtliche einschlägigen Bestimmungen der Gefahrgutvorschriften anzuwenden. Die Ausnahme muss von der zuständigen Aufsichtsbehörde genehmigt werden.

**SPO.OP.130/131 Betriebsstoffmengen – Flugzeuge/Hubschrauber**

56. Bei VFR-Flügen darf der Kommandant einen Flug nur beginnen, wenn er sich vergewissert hat, dass der Hubschrauber ausreichende Betriebsstoffmengen für einen Flug zum Flugplatz oder Betriebsort der vorgesehenen Landung und ausreichende Betriebsstoffmengen für weitere 20 min an Bord hat. Viele Beteiligte wünschten die Aufnahme einer Vereinfachung, weil viele Arbeitsflüge mit kurzer Dauer so leicht wie möglich sein müssen, damit die Aufgabe durchgeführt werden kann. Entsprechend diesem Wunsch erlaubt es die Agentur Betreibern jetzt, Betriebsstoffmengen für nur 10 min mitzuführen, sofern der Flug nicht mehr als 25 NM über den Flugplatz/Betriebsort hinausführt.

**SPO.OP.135 Sicherheitseinweisung**

57. Die Sicherheitseinweisung wurde an den spezifischen Charakter von Sonderbetrieb angepasst und muss gründlicher sein als eine normale Unterweisung von Fluggästen. Sie kann durch ein Ausbildungsprogramm ersetzt werden.

**SPO.OP.185 Simulation von außergewöhnlichen Zuständen im Flug**

58. Im Einklang mit den allgemeinen Bestimmungen verbietet es diese Anforderung dem Kommandanten, Simulationen (außergewöhnliche Situationen oder Notsituationen) durchzuführen, wenn Aufgabenspezialisten an Bord sind, außer zu Ausbildungszwecken.

**SPO.OP.200 Bodenannäherung**

59. Diese Anforderung enthält eine sehr allgemeine Sicherheitsvorschrift, der zufolge der Pilot, wenn eine gefährliche Annäherung an den Boden durch ein Flugbesatzungsmitglied festgestellt oder durch das Bodenannäherungswarnsystem gemeldet wird, für sofortige Abhilfe zu sorgen hat, um sichere Flugbedingungen herzustellen. Für einige Sonderbetriebsarten wie z. B. landwirtschaftliche Flüge (bei denen der Flug in einer Entfernung vom Boden durchgeführt werden muss, bei der das Bodenannäherungswarnsystem ansprechen würde) wurde jedoch eine gewisse Flexibilität für notwendig gehalten, die es dem Piloten erlaubt, dieses System zu deaktivieren.

**SPO.OP.205 Bordseitige Kollisionsschutzanlage (Airborne Collision Avoidance System, ACAS) – technisch komplizierte motorgetriebene Flugzeuge und Hubschrauber**

60. Mit dieser Anforderung wird der Betreiber verpflichtet, Verfahren vorzusehen, mit denen sichergestellt wird, dass, wenn ein ACAS II eingebaut und betriebsfähig ist, dieses gemäß Verordnung (EU) Nr. 1332/2011 verwendet wird. Falls es eingebaut und betriebsfähig ist, muss derselbe Grundsatz wie für das Bodenannäherungswarnsystem gelten. Diese Vereinfachung betrifft Tätigkeiten wie z. B. Wettbewerbs- oder Kunstflüge, bei denen Luftfahrzeuge sehr nah beieinander fliegen können.

**SPO.POL.146 Leistungskriterien – Hubschrauber**

61. Diese Bestimmung enthält die Leistungskategorieanforderungen für Hubschrauber, die über Ballungsgebieten eingesetzt werden. Zu dieser Anforderung gingen viele Kommentare ein, insbesondere zu SPO.POL.146 Buchstabe a. Hubschrauberbetreiber haben sich nachdrücklich gegen die Verpflichtung gewandt, dass sie in Kategorie A zertifiziert sein müssen, um in diesen Gebieten tätig sein zu dürfen. Sie bringen vor, dass sie nicht mehr tätig sein könnten, weil die meisten von ihnen heute nur mit Hubschraubern der Leistungskategorie B arbeiten, auch in Ballungsgebieten. Die Agentur hat sich mit dieser Situation befasst. Die Anforderung wurde dahin gehend abgeändert, dass Hubschrauber der Leistungskategorie B über Ballungsgebieten fliegen dürfen, jedoch nur unter zwei Bedingungen: Es müssen Sicherheitsmaßnahmen ergriffen werden, um eine unangemessene Gefährdung von Personen und Sachen am Boden zu verhindern, und wenn diese Sicherheitsmaßnahmen getroffen wurden, muss der Betrieb von der zuständigen Aufsichtsbehörde genehmigt werden.

**Mitführen und Gebrauch von Zusatzsauerstoff**

62. Die folgenden Vorschriften über die Sauerstoffversorgung für andere als technisch komplizierte motorgetriebene Flugzeuge und Hubschrauber lösten umfassende Kommentare und Diskussionen aus:
- SPO.OP.195 Gebrauch von Zusatzsauerstoff und
  - SPO.IDE.A/H.175 Zusatzsauerstoff — Flugzeuge/Hubschrauber ohne Druckkabine.
63. Allgemein wird gewünscht, diese Vorschriften für SPO entsprechend der aktuellen Betriebspraxis in einigen Mitgliedstaaten abzumildern.
64. Die Agentur hat die zu diesem Thema eingegangenen Kommentare und Materialien geprüft und verweist auf Folgendes:
- Die Anforderungen für Hubschrauber mit Druckkabine wurden gestrichen, weil in der EU keine Hubschrauber mit Druckkabine betrieben werden.
  - Der aktuelle Wortlaut für Flugzeuge bleibt an den Anforderungen von NCC.IDE und NCO.IDE orientiert, da das Risiko einer Hypoxie des Piloten zu gefährlichen Situationen führen könnte, die Dritte einem nicht akzeptablen Risiko aussetzen würden.
  - Die Agentur hat insbesondere in Betracht gezogen, dass die menschliche Physiologie nicht je nach der Art des Flugbetriebs oder der Komplexität des Luftfahrzeugs unterschiedlich ist.
  - Die Agentur macht sich auch die von der ICAO diesbezüglich durchgeführten Bewertungen zu eigen, die in Dokument 8984 „Manual of Civil Aviation Medicine“ in der zuletzt 2008 geänderten Fassung nachzulesen sind. Dieses Dokument enthält insbesondere eine Beschreibung der Wirkungen von Hypoxie in verschiedenen Höhen und begründet die Notwendigkeit der Anforderung.
  - Folgendes wird jedoch anerkannt:
  - Bestimmte SPO-Tätigkeiten würden durch die Anforderungen über das Mitführen und den Gebrauch von Zusatzsauerstoff stark beeinträchtigt oder behindert;

- die umfassende Erfahrung einiger SPO-Betreiber mit dem Betrieb in großen Höhen ohne Sauerstoff;
- Piloten und Aufgabenspezialisten mit langer Flugerfahrung in bestimmten Berggebieten können physiologisch an diese Höhen angepasst sein;
- Es können Kriterien, die das Risiko mindern und die Zeit in großen Höhen ohne Sauerstoff begrenzen, definiert und in die Standardarbeitsanweisungen übernommen werden;
- Daher hat die Agentur zwar die Anforderung über das Mitführen und den Gebrauch von Zusatzsauerstoff grundsätzlich aufrechterhalten, aber den spezifischen Charakter bestimmter SPO-Tätigkeiten berücksichtigt und beschlossen, diese Anforderung unter bestimmten Voraussetzungen und mit vorheriger Genehmigung durch die zuständige Aufsichtsbehörde abzumildern.

### **Ausrüstung zur Abmilderung von Absturzfolgen**

65. Diese Anforderung wurde aufgrund von Kommentaren gestrichen, die auf die Schwierigkeit verwiesen, sie unter Berücksichtigung von Entwurfsfragen und Umsetzungszeit in angemessener Weise durchzusetzen. Die Agentur wird sich zukünftig in einem getrennten Regelsetzungsprozess erneut damit befassen.

### **SPO.IDE.A.130 Geländewarnsystem (Terrain Awareness Warning System, TAWS)**

66. Der Text wurde überarbeitet, um die Anwendbarkeit der Anforderung zu klären, und in Teilabschnitt E wurden Vereinfachungen aufgenommen.

### **SPO.IDE.H.195 Flug über Wasser – andere als technisch komplizierte motorgetriebene Hubschrauber, und SPO.IDE.H.197 Schwimmwesten – technisch komplizierte motorgetriebene Hubschrauber**

67. Die Anforderung einer elektrischen Beleuchtung für Schwimmwesten wurde im Einklang mit Teil-NCC und -NCO für Hubschrauber aufrechterhalten. Weiterhin wurde aufgrund eingegangener Kommentare präzisiert, dass Schwimmwesten nicht zwangsläufig an bestimmten leicht zugänglichen Standorten verstaut werden müssen, sondern auch von den Personen, für deren Gebrauch sie bestimmt sind, direkt getragen werden können.
68. Es wurden ferner Bedingungen für den Fall von zweimotorigen Hubschraubermustern aufgenommen, die als „andere als technisch komplizierte Hubschrauber“ eingestuft werden.

### **SPO.IDE.B.140 Verschiedene Ausrüstung**

69. Aufgrund von Kommentaren und Empfehlungen von Fachleuten wurde die Anwendbarkeit bestimmter Artikel in der Ausrüstung für Ballone, wie z. B. Schutzhandschuhe oder Messer, überarbeitet.

Köln, 16. April 2012

P. Goudou  
Exekutivdirektor