



**ADVIES NR. 02/2012**

**VAN HET EUROPEES AGENTSCHAP VOOR DE VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART**

**van 16 april 2012**

**betreffende een verordening van de Commissie tot vaststelling van de  
uitvoeringsvoorschriften voor vluchttuitvoeringen**

***"Vluchttuitvoeringen - OPS (Deel SPO)"***

## Inhoud

<b>Samenvatting .....</b>	<b>3</b>
<b>Inleiding .....</b>	<b>4</b>
I.    Algemeen .....	4
II.   Toepassingsgebied van dit advies .....	4
III.  Raadpleging .....	5
IV.  Nummering van de voorschriften .....	7
<b>Mantelverordening inzake vluchtuitvoeringen .....</b>	<b>9</b>
I.    Toepassingsgebied .....	9
II.   Overzicht van de reacties .....	9
III.  Toelichting .....	9
<b>Bijlage VIII – Deel SPO .....</b>	<b>11</b>
I.    Toepassingsgebied .....	11
II.   Van luchtwerk tot gespecialiseerde vluchtuitvoeringen .....	13
III.  Onder Deel SPO vallende activiteiten .....	13
IV.  De specifieke aard van gespecialiseerde vluchtuitvoeringen .....	15
V.    Specifieke reacties en belangrijkste veranderingen .....	18

### **Samenvatting**

Dit advies bevat de volgende documenten:

- wijziging van de mantelverordening inzake vluchtuitvoeringen, met inbegrip van wijzigingen van bijlage I – Definities;
- bijlage VIII – Deel SPO, technische voorschriften voor gespecialiseerde (commerciële en niet-commerciële) vluchtuitvoeringen met vleugelvliegtuigen, helikopters, zweefvliegtuigen en luchtballonnen;

Deze vereisten zijn tot stand gebracht met als doel:

- een hoog veiligheidsniveau te waarborgen;
- te voorzien in proportionele voorschriften;
- exploitanten en autoriteiten flexibiliteit en doelmatigheid te garanderen.

Dit advies is de uitkomst van een uitgebreid raadplegingsproces waaraan autoriteiten, verenigingen, exploitanten en luchtvaartdeskundigen hebben deelgenomen.

Publicatie van het advies over de resterende secties van bijlage IV – Deel CAT voor zweefvliegtuigen en luchtballonnen en vluchten van A naar A met vleugelvliegtuigen en helikopters volgt in een later stadium.

## **Inleiding**

### **I. Algemeen**

1. Verordening (EG) nr. 216/2008<sup>1</sup> van het Europees Parlement en de Raad (hierna 'basisverordening' genoemd), zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1108/2009<sup>2</sup>, biedt een passend en uitvoerig kader voor de definiëring en toepassing van gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart.
2. Dit advies heeft als doel de Europese Commissie bij te staan met het vaststellen van uitvoeringsvoorschriften voor vluchtuitvoeringen.
3. Dit advies is uitgebracht overeenkomstig de door de raad van beheer<sup>3</sup> van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (hierna het 'Agentschap') vastgestelde procedure, in overeenstemming met de bepalingen van artikel 19 van de basisverordening.

### **II. Toepassingsgebied van dit advies**

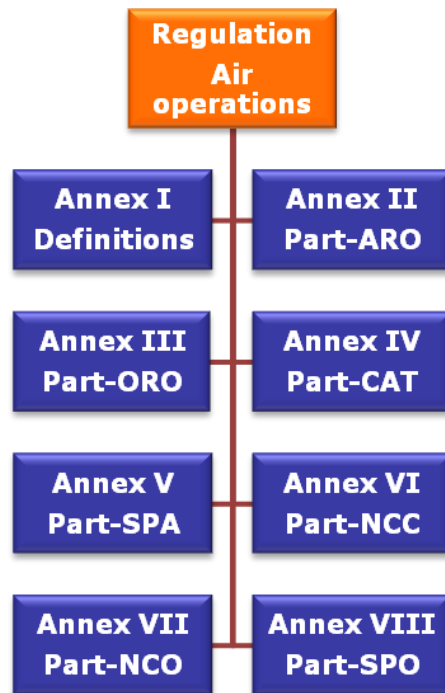
4. Dit advies bestaat uit de volgende documenten:
  - wijziging van de mantelverordening inzake vluchtuitvoeringen, met inbegrip van wijzigingen van bijlage I – Definities;
  - bijlage VIII – Deel SPO, technische voorschriften voor gespecialiseerde (commerciële en niet-commerciële) vluchtuitvoeringen met vleugelvliegtuigen, helikopters, zweefvliegtuigen en luchtballonnen.
5. De documenten van dit advies berusten op de herziene regelgevingsstructuur zoals die in april 2011 is voorgesteld door de Europese Commissie en het Agentschap. Onderstaande figuur geeft een overzicht van de bijlagen bij de verordening inzake vluchtuitvoeringen.

---

<sup>1</sup> Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG, *PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1-49*.

<sup>2</sup> Verordening (EG) nr. 1108/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 216/2008 op het gebied van luchtvaartterreinen, luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten en tot intrekking van Richtlijn 2006/33/EG, *PB L 309 van 24.11.2009, blz. 51-70*.

<sup>3</sup> Besluit van de raad van beheer betreffende de door het Agentschap toe te passen procedure voor het uitbrengen van adviezen en het vaststellen van certificeringsspecificaties en richtsnoeren (regelgevingsprocedure), EASA-besluit MB/08/2007 van 13.6.2007.

**Figuur 1: bijlagen bij de verordening inzake vluchtuitvoeringen**

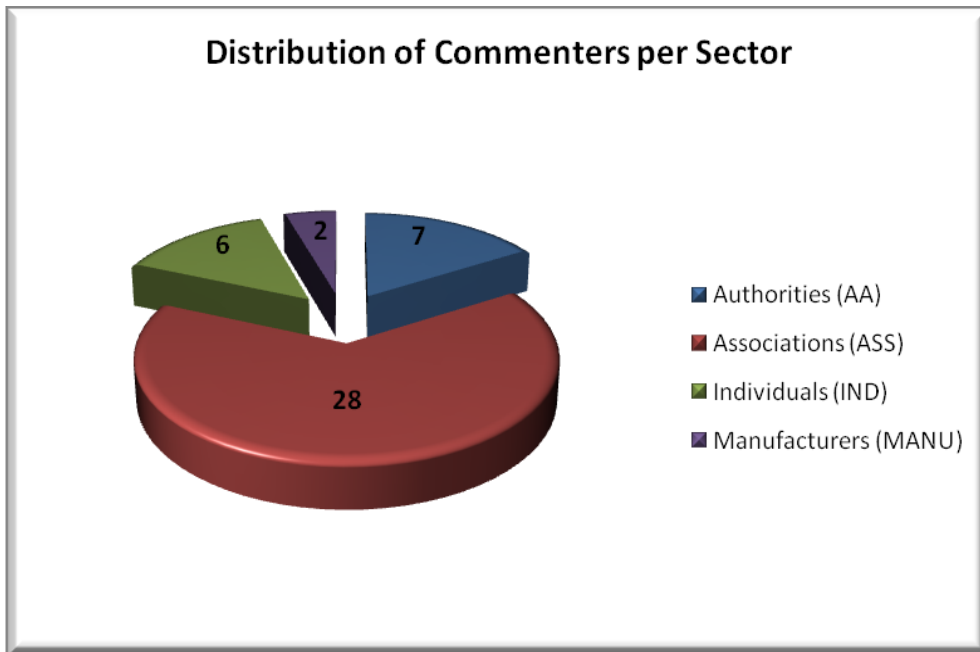
### III. Raadpleging

6. Dit advies is gebaseerd op NPA 2009-02 houdende ontwerpvoorstellen voor uitvoeringsvoorschriften en daarmee samenhangende aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren voor vluchtuitvoeringen.
  - NPA-raadplegingsfase
7. NPA 2009-02 werd op 30 januari 2009 gepubliceerd op de EASA-website (<http://www.easa.europa.eu>). De raadplegingsperiode eindigde op 31 juli 2009. Het Agentschap ontving in totaal 13 775 opmerkingen, waaronder ongeveer 350 opmerkingen over het toepassingsgebied van dit advies.
  - CRD-raadplegingsfase
8. De samenvattingen van de opmerkingen, de bijbehorende antwoorden en de voorgestelde herziene tekst werden uitgebreid besproken met vier werkgroepen voor regelgevingsbeoordeling (Rulemaking Review Group - RG):
  - RG01 (CAT), wat betreft de voorschriften voor commerciële luchtvervoersactiviteiten;
  - RG02 (SPO), wat betreft de voorschriften voor gespecialiseerde vluchtuitvoeringen;
  - RG03 (NCC), wat betreft de voorschriften voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen; en
  - RG04 (NCO), wat betreft de voorschriften voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen met anders dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen.
9. De CRD-ontwerptekst over Deel SPO is bestudeerd door RG02.
10. Voorafgaand aan de publicatie van het CRD heeft het Agentschap ook de consistentie met andere delen (Deel CAT en Deel NCC en NCO) gecontroleerd.

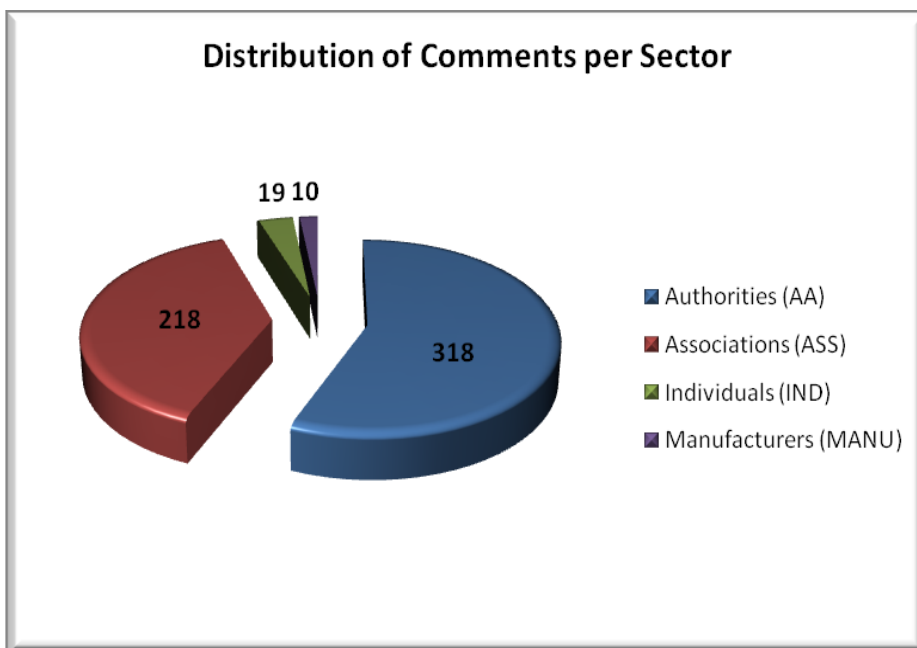
11. Op basis van uitgebreid overleg met autoriteiten, verenigingen en exploitanten publiceerde het Agentschap op 27 september 2011 het CRD OPS III. De periode voor het indienen van reacties eindigde op 31 januari 2012.
  - Bijeenkomst met RG-leden en webconferentie
12. Tijdens de raadplegingsfase heeft het Agentschap op 23-24 november 2011 een extra bijeenkomst met de leden van RG02 (SPO) georganiseerd om de gepubliceerde CRD-tekst te bespreken. Daar werden verbeteringen in de tekst aangebracht en kon algemene overeenstemming worden bereikt. De belangrijkste discussiepunten waren de prestatiecriteria voor helikopters en de twee standaarduitvoeringsprocedures inzake sling load-operaties met helikopters (Helicopter External Sling Load Operations – HESLO) en vluchten met menselijke externe vracht (Human External Cargo – HEC).
13. In aanvulling op de bijeenkomst met de RG-leden werd door het Agentschap op 29 november 2011 een openbare webconferentie georganiseerd om het CRD te presenteren en informatie en standpunten over Deel SPO uit te wisselen. De ontvangen feedback was positief.
  - Reacties op het CRD
14. Het Agentschap heeft reacties op het CRD ontvangen van 43 nationale autoriteiten, fabrikanten, verenigingen en particulieren. In totaal werden ongeveer 560 opmerkingen ingediend, waarvan 15% dubbele reacties.

Onderstaande cijfers geven hiervan een overzicht.

**Figuur 2: overzicht van commentatoren**



**Figuur 3: overzicht van ontvangen opmerkingen**



15. Alle reacties zijn beoordeeld, beantwoord en verwerkt in de wijziging van bijlage VIII bij dit advies.

**IV. Nummering van de voorschriften**

16. Overeenkomstig de richtsnoeren van het Agentschap voor het opstellen van regelgeving zijn de uitvoeringsvoorschriften als volgt genummerd:

<Deel>.<Subdeel>.<Sectie>.<N>

Verklaring:

- <Deel>: verplicht – maximaal vier letters of cijfers  
voorbeeld: SPO
- <Subdeel>: verplicht – maximaal vier letters of cijfers  
voorbeelden: GEN, OP, POL, IDE, SPEC
- <Sectie>: verplicht – maximaal vijf letters of cijfers  
voorbeeld: SPO.SPEC.HESLO
- <N>: verplicht – voorschriftnummer - drie cijfers, beginnend bij 100, volgende nummers gewoonlijk genummerd in stappen van 5.



## **Mantelverordening inzake vluchtuitvoeringen**

### **I. Toepassingsgebied**

17. De mantelverordening inzake vluchtuitvoeringen (OPS) definieert de algemene toepasselijkheid van de delen waaruit ze is opgebouwd, en bevat voorstellen voor overgangsmaatregelen in de vorm van opt-outs<sup>4</sup>. Ze is opgesteld als een wijzigingsverordening en gebaseerd op de aanvankelijke OPS-mantelverordening als goedgekeurd door het EASA-comité voor het CAT-pakket (advies nr. 04/2011 van EASA).

### **II. Overzicht van de reacties**

18. De ontvangen reacties op de OPS-mantelverordening waren gericht op samenhang, overgangsbepalingen, de vraag of certificering voor alle commerciële exploitanten moet gelden, het toepassingsgebied en de definitie van gespecialiseerde vluchtuitvoeringen en de definitie van 'taakspecialist'.

### **III. Toelichting**

19. Artikel 1, leden 1 t/m 4, van de wijzigingsverordening legt het toepassingsgebied van de verordening vast, te weten commerciële en niet-commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen. Voor commerciële SPO-exploitanten geldt een certificeringsplicht, terwijl niet-commerciële SPO-exploitanten van complexe motoraangedreven vleugelvliegtuigen en helikopters hun activiteiten aan de bevoegde autoriteit moeten doorgeven. De desbetreffende bepalingen voor certificering, doorgifte en organisatievereisten (Deel ORO) zijn al in advies nr. 04/2011 van EASA gepubliceerd.
20. Artikel 1, lid 5, bevat een definitie van commerciële en niet-commerciële vluchtuitvoeringen en van taakspecialist. Nadere uitleg hierover is te vinden in hoofdstukken III en IV.
21. Er is een nieuwe bijlage VIII - Deel SPO toegevoegd met de technische voorschriften voor vluchtuitvoeringsprocedures, prestaties en uitrusting en algemene vereisten voor alle gespecialiseerde vluchtuitvoeringen (artikel 1, lid 11). De toepasselijkheid daarvan wordt vastgesteld in artikel 1, lid 8. Bovendien moeten zowel commerciële als niet-commerciële SPO-exploitanten in het bezit zijn van een specifieke goedkeuring om vluchten uit te voeren in een welomschreven deel van het luchtruim of op lagere minima, of om gevaarlijke goederen te vervoeren. De bepalingen omtrent dergelijke activiteiten en goedkeuringen staan in Deel SPA (vluchtuitvoeringen waarvoor specifieke goedkeuringen zijn vereist), dat met advies nr. 04/2011 is gepubliceerd. Hiervoor is geen wijziging van de mantelverordening nodig.
22. Artikel 1, lid 9, verduidelijkt de toepasselijke FTL-voorschriften. Vooralsnog blijven voor gespecialiseerde vluchtuitvoeringen de nationale voorschriften gelden. De bijbehorende uitvoeringsvoorschriften (Implementing Rules - IR's) worden in een later stadium voorgesteld.
23. Artikel 1, lid 10, van de wijzigingsverordening bevat de bepalingen omtrent opt-outs. Gezien het feit dat op het gebied van gespecialiseerde vluchtuitvoeringen geen geharmoniseerde voorschriften zijn vastgesteld en dat bepaalde exploitanten aan certificering onderworpen zijn, wordt een algemene opt-out van drie jaar voorgesteld.

---

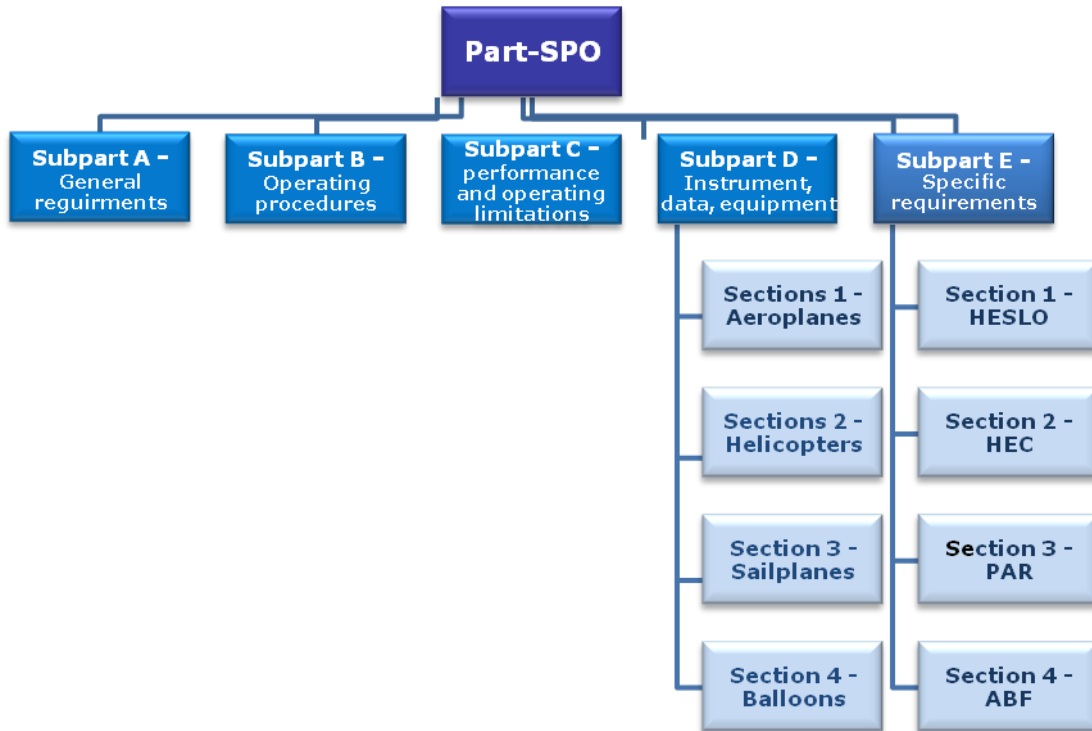
<sup>4</sup> Een opt-out is een soort overgangsmaatregel die de lidstaten de keuze laat de datum van tenuitvoerlegging van een bepaalde maatregel uit te stellen binnen een bij wet vastgestelde termijn.

24. Artikel 2 tot slot bevat de bepalingen inzake inwerkingtreding van de wijzigingsverordening.

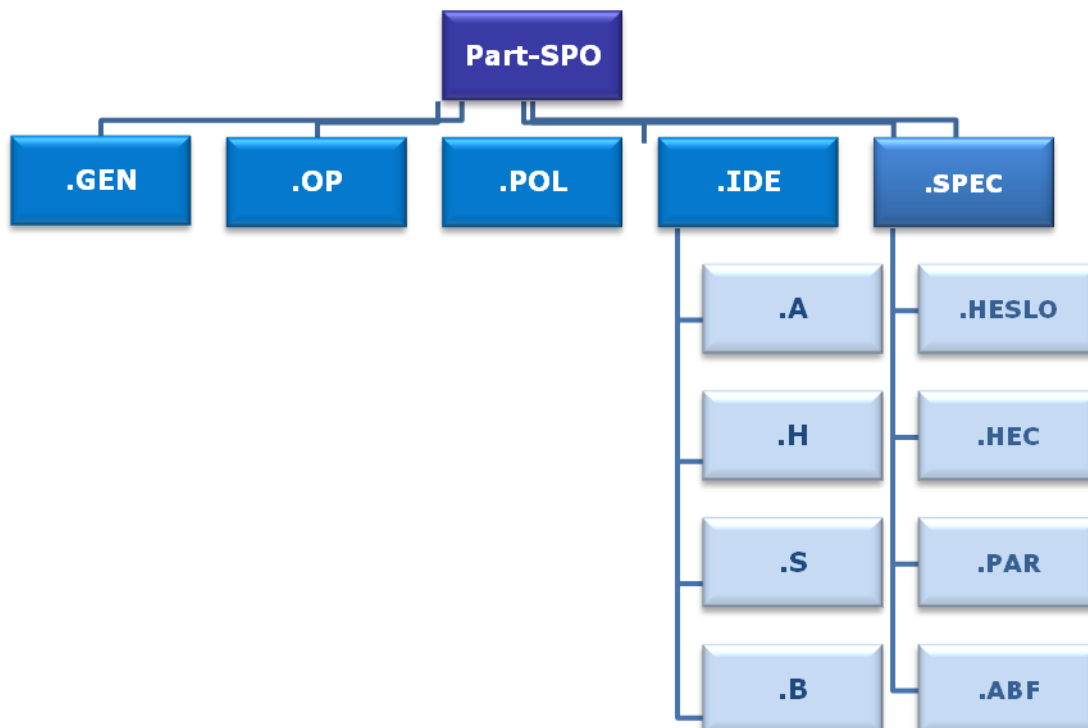
**Bijlage VIII – Deel SPO****I. Toepassingsgebied**

25. Deel SPO moet worden gelezen in samenhang met:
- de mantelverordening inzake vluchtuitvoeringen, meer in het bijzonder met betrekking tot toepassingsdata en overgangsperioden;
  - bijlage I – Definities van in de bijlagen II t/m VIII gebruikte termen;
  - bijlage II – Deel ARO, met onder meer vereisten voor autoriteiten van toepassing op SPO-exploitanten wat betreft de verantwoordelijkheden inzake toezicht en certificering;
  - bijlage III – Deel ORO, met organisatievereisten voor SPO-exploitanten die commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen of niet-commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen uitvoeren; en
  - bijlage V – Deel SPA, met eisen voor vluchtuitvoeringen waarvoor een specifieke goedkeuring nodig is.
26. Deel SPO bevat de technische voorschriften voor commerciële en niet-commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen.
27. Dit deel bestaat uit vijf subdelen. Subdeel D, SPO.IDE, en Subdeel E, SPO.SPE, zijn onderverdeeld in secties met specifieke voorschriften per luchtvaartuigcategorie respectievelijk voor bepaalde vluchtuitvoeringen.
28. De subdelen zijn op een vergelijkbare manier opgezet als de essentiële vereisten van bijlage IV bij de basisverordening.
29. De voorschriften, in het bijzonder de secties, zijn zodanig opgezet dat vereisten voor aanvullende luchtvaartuigcategorieën of bepaalde vluchtuitvoeringen in de toekomst kunnen worden toegevoegd zonder dat het nodig is de bestaande tekst of opzet te wijzigen.
30. Figuur 4 en 5 geven een overzicht van de opzet van Deel SPO. Subdeel E is een specifiek SPO-onderdeel en wordt hieronder nader toegelicht.

**Figuur 4: opzet van Deel SPO - rubrieken**



**Figuur 5: opzet van Deel SPO - voorschriftkenmerken**



## **II. Van luchtwerk tot gespecialiseerde vluchtuitvoeringen**

31. Tot op heden vonden verwijzingen naar activiteiten op het gebied van luchtwerk alleen plaats in het kader van de JAA en de ontwikkeling van het ontwerp van JAR-OPS 4. In veel Europese lidstaten worden luchtwerkactiviteiten momenteel geregeld door de algemene luchtvaartvoorschriften, met als basis ICAO-bijlage 6, deel II. Er zijn geen aanbevolen normen en handelwijzen van de ICAO speciaal voor luchtwerk.
32. In 2006 werd EASA-subgroep III van de OPS.001-regelgevingsgroep ingesteld met als opdracht voorschriften voor luchtwerk te ontwikkelen, mede aan de hand van het ontwerp van JAR-OPS 0 en 4 en met inachtneming van de nationale normen ter zake. De OPS.001-regelgevingsgroep stelde ontwerpvoorschriften voor en publiceerde in 2009 de NPA inzake vluchtuitvoeringen, waarin ook de resultaten van het werk van subgroep III betreffende luchtwerk waren verwerkt.
33. In Subdeel C van NPA 2009-02b waren voorschriften voor commerciële vluchtuitvoeringen anders dan commercieel luchtvervoer opgenomen. Dit subdeel moest worden gelezen in samenhang met Subdeel A (GEN), dat voorschriften gebaseerd op ICAO-bijlage 6, deel II bevatte. Naar aanleiding van het openbare raadplegingsproces en met instemming van de Europese Commissie besloot het Agentschap de regelgevingsstructuur te herzien en de voorschriften in verschillende delen onder te brengen. Zo ontstond bijlage VIII, die betrekking heeft op luchtwerkactiviteiten en grotendeels gebaseerd is op Subdeel A en Subdeel C van NPA 2009-02b. De EASA-werkgroep die was ingesteld om het CRD op te stellen herzag de tekst van de NPA op basis van de nieuwe regelgevingsstructuur en besloot met instemming van de werkgroepleden dit deel Deel SPO te noemen.
34. Deel SPO heeft nu hoofdzakelijk betrekking op luchtwerkactiviteiten, maar het toepassingsgebied ervan wordt geacht meer te omvatten dan wat doorgaans als luchtwerk wordt beschouwd. In de toekomst kunnen namelijk ook andersoortige vluchten of vluchtuitvoeringen in dit deel worden geïncorporeerd die op zichzelf niet onder de categorie luchtwerk vallen.
35. Een belangrijke verandering ten opzichte van de NPA is dat Deel SPO nu ook betrekking heeft op gespecialiseerde vluchtuitvoeringen die zonder commercieel oogmerk worden uitgevoerd. Het Agentschap heeft besloten ook niet-commerciële exploitanten onder de werkingssfeer van Deel SPO te brengen, daar veel activiteiten die tot de categorie gespecialiseerde vluchtuitvoeringen behoren in niet-commercieel verband worden uitgevoerd terwijl de veiligheidsrisico's niet anders zijn dan die voor commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen. Bijgevolg zou de schijn van vooringenomenheid zijn gewekt als voorschriften zouden zijn uitgebleven voor een categorie exploitanten die feitelijk dezelfde activiteiten verrichten als andere exploitanten, enkel en alleen omdat de vlucht zonder commercieel oogmerk wordt uitgevoerd. Daar komt bij dat voor iedere specifieke luchtwerkactiviteit versoepelingen of extra vereisten toepasselijk en noodzakelijk zijn. Zouden deze in andere delen worden opgenomen, zoals Deel NCC en Deel NCO, dan zouden die delen minder inzichtelijk en dus ingewikkelder worden.

## **III. Onder Deel SPO vallende activiteiten**

36. In 2006 werd door Subgroep III van de OPS.001-regelgevingsgroep een lijst opgesteld van activiteiten die naar het oordeel van deze werkgroep als luchtwerkactiviteiten konden

worden beschouwd. Nadien werden door het Agentschap nog meer activiteiten geïdentificeerd die voor opneming in de voorgestelde lijst in aanmerking kwamen.

37. Twee aspecten betreffende het toepassingsgebied van Deel SPO lokten veel commentaar uit.
  - De vermelde activiteiten.
38. Het commentaar op dit punt was vooral dat sommige van de vermelde activiteiten, met name 'wedstrijdvluchten' en 'slepen van zweefvliegtuigen', niet als gespecialiseerde vluchtuitvoeringen kunnen worden gezien. Volgens sommigen betreft het normale vluchtuitvoeringen die onder de algemene luchtvaartvoorschriften vallen en dus niet in dit deel geregeld moeten worden.
  - De aard van de lijst van activiteiten.
39. Het algemene commentaar, met name van nationale autoriteiten, was dat door het niet-uitputtende karakter van de voorgestelde lijst van activiteiten onvoldoende duidelijk was welke activiteiten wel en welke niet onder dit deel zouden vallen.
40. Het advies bevat nu dan ook een voorstel voor een definitie van gespecialiseerde vluchtuitvoeringen in de mantelverordening die algemene criteria inzake het doel van de vlucht bevat. Daarnaast worden 19 categorieën van activiteiten genoemd die als gespecialiseerde vluchtuitvoeringen worden beschouwd. Het betreft activiteiten waarvan het Agentschap op dit moment weet dat ze heden ten dage in de Europese lidstaten plaatsvinden.
41. De onder Deel SPO vallende activiteiten zijn: externaladingoperaties met helikopters, vluchten met menselijke externe vracht, inspectievluchten met helikopters, vluchten voor parachutespringen en skydiving, vluchten voor landbouwdoeleinden, luchtfotovluchten, slepen van zweefvliegtuigen, reclamevluchten, kalibratievluchten, vluchten voor bouwwerkzaamheden, met inbegrip van het spannen van hoogspanningsleidingen, vluchten voor ontbossingsdoeleinden, olieopruimwerkzaamheden, vluchten voor lawinepreventie, inspectievluchten, met inbegrip van vluchten voor topografische doeleinden, milieubewakingsvluchten, vluchten voor nieuwsmedia, vluchten voor televisie-uitzendingen en filmopnamen, vluchten bij speciale evenementen, waaronder demonstratie- en wedstrijdvluchten, vluchten voor het samendrijven en redden van dieren, vluchten voor het afzetten van dierenartsen, vluchten voor begrafenissen op zee, vluchten voor wetenschappelijk onderzoek (anders dan die welke vallen onder bijlage II bij Verordening (EG) nr. 216/2008) en wolkenmanipulatie.
42. Het is vanwege de grote verscheidenheid van luchtactiviteiten die momenteel in Europa plaatsvinden niet mogelijk een uitputtende lijst op te stellen<sup>5</sup>. Voorts zouden in de toekomst nieuwe activiteiten kunnen worden ontwikkeld die als gespecialiseerde vluchtuitvoeringen zouden moeten worden aangemerkt. Het Agentschap kan het toepassingsgebied dus niet beperken tot de activiteiten die in SPO.GEN.005 worden genoemd. Daarom wordt gespecificeerd dat iedere activiteit die niet in de lijst wordt genoemd maar wel voldoet aan een van de criteria van de definitie door Deel SPO wordt geregeld. Het Agentschap is van oordeel dat de lijst van activiteiten samen met de

---

<sup>5</sup> Er bestaat geen definitie van luchtwerk die alle activiteiten op dat gebied omvat. Ook de ICAO beperkt zich in haar definitie tot een opsomming van voorbeelden. Andere autoriteiten gebruiken de term luchtwerk, vermelden bepaalde activiteiten (zoals de VS) of spreken van (uiteenlopende) speciale vluchtuitvoeringen (*special flight operations*) en speciale luchtvaartgebeurtenissen (*special aviation events*) (Canada).

definitie met algemene criteria voldoende houvast biedt om te bepalen of een luchtactiviteit al dan niet onder Deel SPO valt.

43. Wat wedstrijdvluichten en slepen van zweefvliegtuigen betreft ging het niet zozeer om de voorschriften zelf als wel om de term 'gespecialiseerd' en de angst dat in de toekomst mogelijk extra eisen zullen worden vastgesteld. Wedstrijdvluichten worden uitgevoerd volgens specifieke regels die de organisator van het evenement vaststelt. Luchtvaartuigen kunnen elkaar of de grond daarbij zeer dicht naderen, en ook kan het zijn dat specifieke taken moeten worden uitgevoerd. Verder kan de wedstrijdspanning van invloed zijn op de manier van vliegen en dus de risico's verhogen. Bij slepen van zweefvliegtuigen moet het luchtvaartuig van speciale uitrusting zijn voorzien en moet de piloot over een extra bevoegdverklaring beschikken. Ook moeten andere voorzorgsmaatregelen worden genomen dan bij een normale plezier- of transportvlucht. Beide activiteiten vragen om een specifieke risicobeoordeling voorafgaand aan de vlucht en om deugdelijke risicobeheerprocedures. Om die reden zijn ze in Deel SPO opgenomen.

#### **IV. De specifieke aard van gespecialiseerde vluchtuitvoeringen**

44. Deel SPO legt voorschriften vast voor activiteiten van sterk uiteenlopende aard. Het bevat een compleet pakket vereisten voor zowel gespecialiseerde vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen als gespecialiseerde vluchtuitvoeringen met anders dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen.
45. De onder Deel SPO vallende vluchtuitvoeringen hebben enkele specifieke kenmerken:
- het luchtvaartuig wordt gebruikt voor het uitvoeren van een specifieke taak; 'normale' plezier- of transportvluchten vallen er in principe dus buiten;
  - de specifieke taken brengen specifieke risico's met zich mee, die op hun beurt vragen om specifieke beheersingsmaatregelen; zo kan het zijn dat zeer laag wordt gevlogen, dat ongebruikelijke manoeuvres worden uitgevoerd, dat externe ladingen of goederen worden opgetild of versleept, dat personen het luchtvaartuig tijdens de vlucht betreden of verlaten, dat stoffen vanuit het luchtvaartuig in de lucht worden gebracht of dat speciale uitrusting nodig is om de opdracht uit te voeren; en
  - bij de vluchtuitvoering kunnen buiten de piloot nog andere personen betrokken zijn, zoals taakspecialisten.
46. Deel SPO introduceert voorts het begrip 'taakspecialist'. Een taakspecialist is een door de exploitant of een derde aangewezen of als onderneming handelende persoon die op de grond direct met een gespecialiseerde taak samenhangende opdrachten uitvoert of gespecialiseerde taken aan boord van het luchtvaartuig verricht. De definitie is in de mantelverordening opgenomen omdat de term erin gebruikt wordt.
47. Op de benaming 'taakspecialist' was sterk aangedrongen door de regelgevingsgroep en door de betrokkenen die reacties op de NPA en het CRD hebben ingediend. De aangegeven en door het Agentschap overgenomen reden was dat deze personen speciale instructies of training nodig hebben ongeacht de vraag door wie ze worden aangesteld en met het uitvoeren van een luchtwerktaak worden belast. De benaming 'passagier' werd in dit verband als verwarrend beschouwd.
48. Vanuit juridisch oogpunt zijn taakspecialisten noch bemanningsleden noch passagiers. Conform de definitie van bijlage I wordt onder bemanningslid verstaan "een persoon die

in opdracht van een exploitant taken verricht aan boord van een luchtvaartuig". Is de taakspecialist niet door de exploitant aangewezen, dan is hij een passagier.

49. Subdeel E – Specifieke vereisten

50. Het Agentschap neemt nota van alle positieve opmerkingen die tijdens de CRD-raadpleging zijn ontvangen over de invoering van dit subdeel, waarop met grote instemming is gereageerd door de betrokkenen en de nationale autoriteiten.

51. Deel SPO is verdeeld in vijf subdelen. De Subdelen A t/m D bevatten gemeenschappelijke voorschriften voor alle SPO-exploitanten. Subdeel E is toegevoegd met als doel:

- ten eerste, zo nodig aanvullende vereisten te kunnen voorstellen. Vanwege de grote verscheidenheid van activiteiten die onder Deel SPO vallen, zullen soms aanvullende voorschriften voor een specifieke activiteit nodig zijn die niet voor alle SPO-exploitanten kunnen gelden. Dergelijke vereisten kunnen in dit subdeel worden ondergebracht. Zo moeten helikopterexploitanten die sling load-operaties uitvoeren beschikken over extra uitrusting naast die welke in Subdeel D (IDE) wordt vermeld, daar de aard van de taak installatie of gebruik van specifieke uitrusting noodzakelijk maakt die voor andere activiteiten niet nodig is;
- ten tweede, in de noodzakelijke vrijstellingen of versoepelingen van de gemeenschappelijke voorschriften te kunnen voorzien. Sommige van de voorschriften van de Subdelen A t/m D zijn mogelijk niet voor het hele scala van gespecialiseerde vluchtuitvoeringen geschikt of zouden zelfs een veilige uitvoering van de taak in de weg staan als ze zouden moeten worden nageleefd. Flexibiliteit en proportionaliteit in de toepassing van de voorschriften zijn daarom noodzakelijk;
- ten derde, gedetailleerde specificaties te kunnen opnemen als basis voor de door de exploitanten op te stellen standaardactiviteitenprocedures. Dit subdeel bevat twee gedetailleerde specificaties, die door de exploitanten zijn opgesteld en door het Agentschap in overleg met deskundigen van de werkgroep zijn beoordeeld. Ze zijn als AMC's vastgelegd om te voorzien in de voor gespecialiseerde vluchtuitvoeringen noodzakelijke flexibiliteit. SPO-exploitanten zullen aan strenge eisen moeten voldoen, maar hun moet wel maximale flexibiliteit worden geboden om die eisen effectief na te leven en zo een hoog veiligheidsniveau bij het verrichten van de gespecialiseerde taak en de vluchtuitvoering te waarborgen.





52. Vooralsnog zijn vier gespecialiseerde vluchtuitvoeringen in dit subdeel opgenomen. Sectie 1 (sling load-operaties met helikopters) en sectie 2 (vluchten met menselijke externe vracht) bevatten de hierboven bedoelde gedetailleerde specificaties. Sectie 3 (parachutevluchten) en sectie 4 (kunstvluchten) voorzien in noodzakelijke versoepelingen en vrijstellingen. Uitgebreidere specificaties zijn via een aparte regelgevingstaak mogelijk.
53. Subdeel E is als volgt verdeeld:
- Sectie 1 – sling load-operaties met helikopters (HESLO). Dit zijn activiteiten die tot doel hebben externe ladingen met diverse middelen (zoals haaklastapparatuur of externe draagplatforms of rekken) te vervoeren. Sommige vereisten inzake uitrusting zijn toegevoegd omdat ze voor het realiseren van eender welke HESLO-vlucht noodzakelijk worden geacht. Deze sectie bevat specificaties in de vorm van AMC's die uitgebreid zijn becommentarieerd. Ze zullen met het EASA-besluit worden gepubliceerd.
  - Sectie 2 – vluchten met menselijke externe vracht (HEC). Dit zijn activiteiten die tot doel hebben mensen als externe lading van/naar luchtvaartterreinen en/of exploitatiegebieden te vervoeren. Hieronder vallen niet overdracht- of takeloperaties voor zeeloodsen in het kader van medische noodhulp per helikopter; dat zijn commerciële luchttransportactiviteiten die onder SPA.HHO vallen. Net zoals bij HESLO zijn om veiligheidsredenen aanvullende uitrustingsvoorschriften toegevoegd. De specificaties, waarin de tijdens de CRD-raadpleging ontvangen reacties worden verwerkt, zullen als AMC met het EASA-besluit worden gepubliceerd.

- Sectie 3 – parachutevluchten (PARachute operations - PAR). Deze sectie bevat diverse versoepelingen voor de Subdelen A t/m D om parachutespringers (in de regelgeving als taakspecialisten aangemerkt) in staat te stellen hun taak uit te voeren. Ze moeten bijvoorbeeld uit het luchtvaartuig kunnen springen, hetgeen betekent dat het voorschrift inzake beveiligingssystemen op hen niet van toepassing mag zijn. Verder moeten taakspecialisten die demonstratievluchten met rookmachines uitvoeren (onder bepaalde voorwaarden) vrijgesteld zijn van het verbod tot het verspreiden van gevaarlijke goederen boven dichtbevolkte gebieden, daar ze anders hun taak niet zouden kunnen uitvoeren. Ook is in versoepeling ten aanzien van de zuurstofvereisten voorzien en is een vrijstelling opgenomen om onuitvoerbare uitrustings-eisen te vermijden. Tot slot is een aanvullende eis ingevoerd waarin van de gezagvoerder wordt verlangd dat hij nagaat of een plaatsaanduidende noodzender (Emergency Locator Transmitter – ELT) moet worden meegevoerd voor vluchtuitvoeringen met een luchtballon boven water wanneer meer dan zes personen kunnen worden vervoerd.
- Sectie 4 – kunstvluchten (AeroBatic Flights – ABF). Deze sectie bevat vrijstellingen die nodig zijn om te veel niet-noodzakelijke voorschriften voor dit type vluchtuitvoering te vermijden. Er zijn vrijstellingen voor het meevoeren van verbandtrommels voor eerste hulp bij ongelukken en handbrandblussers opgenomen.

## **V. Specifieke reacties en belangrijkste veranderingen**

### ***SPO.GEN.106 Verantwoordelijkheden van taakspecialisten***

54. Er is een nieuwe bepaling opgesteld om duidelijkheid te verschaffen over de verantwoordelijkheden van taakspecialisten. Zoals aangegeven zijn taakspecialisten soms als bemanningslid – met verantwoordelijkheden als bepaald in SPO.GEN.105 – en soms als passagier te beschouwen. Om voor beide gevallen de verantwoordelijkheden duidelijk te definiëren omschrijft SPO.GEN.106 de taken en verplichtingen van taakspecialisten die niet als lid van de bemanning handelen.

### ***SPO.GEN.155 Vervoer van gevaarlijke goederen***

55. Het vervoer van gevaarlijke goederen moet plaatsvinden in overeenstemming met de Technische Voorschriften van de ICAO. Deze paragraaf specificeert de gevallen waarin gevaarlijke goederen mogen worden vervoerd zonder specifieke goedkeuring overeenkomstig SPA.DG. Dat geldt bijvoorbeeld voor gevallen waarin gevaarlijke goederen voor gespecialiseerde doeleinden in luchtvaartuigen worden vervoerd. De Technische Voorschriften van de ICAO bevatten een opsomming van de betreffende gevallen. Een versoepeling is ook voorzien in Subdeel E voor HESLO in geval van vervoer van gevaarlijke goederen van of naar onbemande exploitatiegebieden of afgelegen locaties. Toepassing van alle relevante bepalingen van de Technische Voorschriften werd niet praktisch geacht. De vrijstelling moet door de bevoegde autoriteit worden goedgekeurd.

**SPO.OP.130/131 Brandstof- en olievoorraad – vleugelvliegtuigen/helikopters**

56. Bij vluchten volgens zichtvliegvoorschriften (Visual Flight Rules – VFR) mag de gezagvoerder pas aan een vlucht beginnen wanneer hij/zij zich ervan heeft vergewist dat de helikopter voldoende brandstof en olie aan boord heeft om naar het luchtvaartterrein of exploitatiegebied te vliegen waarop het de bedoeling is te landen en daarna nog over brandstof- en olievoorraad voor 20 minuten vliegen beschikt. Veel belanghebbenden verzochten om versoepeling op dit punt omdat luchtwerkvluchten van korte duur vaak zo licht mogelijk moeten zijn om uitvoering van de taak mogelijk te maken. Naar aanleiding van dit verzoek staat het Agentschap nu toe dat exploitanten nog slechts voorzien in reservebrandstof en -olie voor 10 minuten, mits de vluchtafstand minder is dan 25 zeemijl van het luchtvaartterrein/exploitatiegebied van vertrek.

**SPO.OP.135 Veiligheidsvoorlichting**

57. De veiligheidsvoorlichting is aangepast aan de specifieke aard van gespecialiseerde vluchttuitvoeringen en moet meer omvatten dan de normale voorlichting aan passagiers. Ze kan door een trainingsprogramma worden vervangen.

**SPO.OP.185 Nabootsing van abnormale situaties in vlucht**

58. Dit vereiste houdt conform de algemene voorschriften een verbod op simulaties (van abnormale of noodsituaties) in voor de gezagvoerder wanneer er taakspecialisten worden vervoerd, behalve in het geval van leervluchten.

**SPO.OP.200 Grondnaderingmelding**

59. Dit vereiste bevat een zeer algemeen veiligheidsvoorschrift: wanneer door een lid van het cockpitpersoneel of door een grondnaderingwaarschuwingssysteem (Ground Proximity Warning System – GPWS) wordt gemeld dat het vliegtuig de grond te dicht nadert, moet de piloot onmiddellijk corrigerend optreden om veilige vluchtomstandigheden te bewerkstelligen. Voor bepaalde gespecialiseerde vluchttuitvoeringen - zoals vluchten voor landbouwdoeleinden, waarvoor moet worden gevlogen op een afstand boven de grond onder de activeringsdrempel van het GPWS - werd enige flexibiliteit noodzakelijk geacht om de piloot in staat te stellen het systeem uit te schakelen.

**SPO.OP.205 Waarschuwingssysteem ter voorkoming van botsingen in de lucht (ACAS) – complexe motoraangedreven vliegtuigen en helikopters**

60. Dit vereiste verplicht de exploitant procedures vast te stellen waarmee wordt gewaarborgd dat wanneer het waarschuwingssysteem ter voorkoming van botsingen in de lucht II (Airborne Collision Avoidance System II – ACAS II) geïnstalleerd en gebruiksklaar is, het wordt gebruikt conform Verordening (EU) nr. 1332/2011. Is het geïnstalleerd en gebruiksklaar, dan moet hetzelfde uitgangspunt als voor het grondnaderingwaarschuwingssysteem gelden. Deze versoepeling betreft activiteiten zoals wedstrijd- of kunstvluchten waarbij luchtvaartuigen elkaar zeer dicht kunnen naderen.

**SPO.POL.146 Prestatiecriteria - Helikopters**

61. Deze bepaling bevat de voorschriften betreffende prestatiecategorieën voor helikopters die vluchten uitvoeren boven agglomeraties. Dit vereiste, met name subparagraaf a) van SPO.POL.146, heeft bijzonder veel commentaar uitgelokt. Helikopterexploitanten hebben zich krachtig verzet tegen de verplichte certificering in uitsluitend categorie A voor vluchtuitvoeringen boven deze gebieden, omdat de meesten van hen momenteel alleen vluchten uitvoeren met helikopters van categorie B, ook boven agglomeraties, en hun activiteiten dus zouden moeten staken. Het Agentschap heeft een en ander in aanmerking genomen en het vereiste gewijzigd. Helikopters uit prestatiecategorie B mogen nu boven agglomeraties vliegen, mits aan twee voorwaarden is voldaan: er moeten veiligheidsmaatregelen worden genomen om te voorkomen dat personen of goederen op de grond nodeloos in gevaar worden gebracht, en zijn die maatregelen eenmaal vastgesteld, dan moet de vluchtuitvoering door de bevoegde autoriteit worden goedgekeurd.

**Vervoer en gebruik van extra zuurstof**

62. Onderstaande voorschriften inzake zuurstofuitrusting voor anders dan complexe vleugelvliegtuigen en helikopters zijn uitgebreid becommentarieerd en besproken:
- SPO.OP.195 Gebruik van extra zuurstof; en
  - SPO.IDE.A/H.175 Extra zuurstof - vleugelvliegtuigen/helikopters zonder drukcabine.
63. De reacties behelsden over het algemeen een verzoek om versoepeling van deze voorschriften voor gespecialiseerde vluchtuitvoeringen, onder verwijzing naar de bestaande operationele praktijk in bepaalde lidstaten.
64. Het Agentschap heeft alle ter zake ontvangen commentaren en gegevens onderzocht en wijst op het volgende:
- De vereisten voor helikopters met drukcabine zijn geschrapt omdat zulke helikopters in de EU niet worden geëxploiteerd.
  - De huidige tekst voor vleugelvliegtuigen is in overeenstemming gehouden met de vereisten van NCC.IDE en NCO.IDE vanuit de gedachte dat zuurstofgebrek bij de piloot tot gevaarlijke situaties kan leiden, waardoor een onaanvaardbaar risico voor derden ontstaat.
  - Het Agentschap heeft meer in het bijzonder rekening gehouden met het feit dat de fysiologie van de mens niet afhankelijk is van de aard van de vluchtuitvoeringen of de complexiteit van het luchtvaartuig.
  - Het Agentschap geeft zich ook rekenschap van de beoordelingen door de ICAO (zie ICAO-document 8984 *Manual of Civil Aviation Medicine* in de laatst gewijzigde versie van 2008). Dat document bevat meer bepaald een beschrijving van de effecten van zuurstofgebrek op verschillende vlieghoogten, die de noodzaak van het vereiste bevestigt.
  - Niettemin wordt erkend dat:
  - bepaalde gespecialiseerde vluchtuitvoeringen sterk zouden worden beïnvloed of belemmerd door de vereisten inzake het meevoeren en gebruiken van extra zuurstof;

- rekening moet worden gehouden met de algehele ervaring van bepaalde SPO-exploitanten met vluchtuitvoeringen op grote hoogte zonder zuurstof;
- piloten en taakspecialisten met ruime vliegervaring in bepaalde bergachtige regio's fysiologisch aan deze hoogten aangepast kunnen zijn;
- criteria inzake beperking van het risico en de blootstellingstijd bij vluchten op grote hoogte zonder zuurstof via de standaardactiviteitenprocedures vastgelegd en geïmplementeerd kunnen worden.
- Daarom heeft het Agentschap het algemene voorschrift voor het meevoeren en gebruiken van extra zuurstof gehandhaafd en tegelijkertijd de specifieke aard van bepaalde gespecialiseerde vluchtuitvoeringen in aanmerking genomen door onder bepaalde voorwaarden en met voorafgaande goedkeuring door de bevoegde autoriteit, een versoepeling toe te staan.

### ***Uitrusting ter beperking van ongevallen***

65. Dit voorschrift is geschrapt naar aanleiding van opmerkingen waarin erop werd gewezen dat het gelet op ontwerpaspecten en implementatieduur moeilijk te handhaven is. Het zal in de toekomst via een specifieke regelgevingstaak opnieuw bestudeerd worden.

### ***SPO.IDE.A.130 Terreinsignalerings- en waarschuwingssysteem (TAWS)***

66. De tekst is herzien om de toepasselijkheid van het vereiste te verduidelijken, en in Subdeel E zijn versoepelingen toegevoegd.

### ***SPO.IDE.H.195 Vluchten boven water – anders dan complexe motoraangedreven helikopters & SPO.IDE.H.197 Zwemvesten – complexe motoraangedreven helikopters***

67. Het vereiste inzake elektrische verlichting van zwemvesten is voor helikopters gehandhaafd, in lijn met Deel NCC en NCO. Verder is naar aanleiding van opmerkingen verduidelijkt dat het niet noodzakelijk is zwemvesten gebruiksklaar op bepaalde plaatsen op te bergen, maar dat deze ook direct mogen worden gedragen door de personen voor wie ze bedoeld zijn.
68. Tevens zijn voorwaarden toegevoegd omtrent tweemotorige helikoptertypen die als 'anders dan complexe helikopters' zijn geclassificeerd.

### ***SPO.IDE.B.140 Diverse uitrusting***

69. Naar aanleiding van opmerkingen en adviezen van deskundigen is de toepasselijkheid van bepaalde uitrustingsstukken die tot de voorgeschreven diverse uitrusting voor luchtballonnen behoren, zoals beschermhandschoenen of een mes, uitgesplitst naar balloncategorie.

Keulen, 16 april 2012

P. GOUDOU  
Uitvoerend directeur