



UTTALELSE NR. 02/2012

FRA DET EUROPEISKE FLYSIKKERHETSBYRÅ

av 16. april 2012

**om en kommisjonsforordning om fastsettelse av gjennomføringsregler for
luftfartsoperasjoner**

«Luftfartsoperasjoner – OPS (del-SPO)»

Innhold

Sammendrag	3
Innledning	4
I. Generelt	4
II. Uttalelsens virkeområde	4
III. Høring	5
IV. Nummereringskonvensjon for regelverket	7
Rammeforordning om luftfartsoperasjoner	8
I. Virkeområde	8
II. Oversikt over reaksjonene	8
III. Forklaringer	8
Vedlegg VIII – del-SPO	9
I. Virkeområde	9
II. Fra arbeid på luftfartøy til spesialoperasjoner	11
III. Aktiviteter dekket av del-SPO	11
IV. Spesialoperasjonenes spesifikke natur	13
V. Spesifikke reaksjoner og viktigste endringer	15

Sammendrag

Denne uttalelsen inneholder følgende dokumenter:

- endring til rammeforordning om luftfartsoperasjoner, inkludert endringer til vedlegg I – Definisjoner,
- vedlegg VIII – del-SPO, tekniske krav for spesialoperasjoner (kommersielle og ikke-kommersielle) med fly, helikoptre, seilfly, ballonger.

Disse kravene ble utarbeidet ut i fra følgende målsetninger:

- opprettholde et høyt sikkerhetsnivå,
- sikre forholdsmessige regler,
- sikre fleksibilitet og effektivitet for operatører og myndigheter.

Denne uttalelsen er et resultat av en omfattende høringsprosess som omfatter myndigheter, foreninger, operatører og luftfartseksperter.

En uttalelse for de øvrige avsnittene av vedlegg IV – del-CAT, for seilfly og ballonger, samt A-til-A-flygninger med fly og helikoptre, vil offentliggjøres på et senere tidspunkt.

Innledning

I. Generelt

1. Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008¹ (heretter kalt «grunnforordningen»), endret ved forordning (EF) nr. 1108/2009², oppretter en hensiktsmessig og omfattende ramme for fastsettelse og gjennomføring av felles tekniske krav og administrative fremgangsmåter innen sivil luftfart.
2. Formålet med denne uttalelsen er å bistå Europakommisjonen i å fastsette gjennomføringsregler for luftfartsoperasjoner.
3. Denne uttalelse er vedtatt etter fremgangsmåten fastsatt av styret i Det europeiske flysikkerhetsbyrå («Byrået»)³, i samsvar med bestemmelsene i artikkel 19 i grunnforordningen.

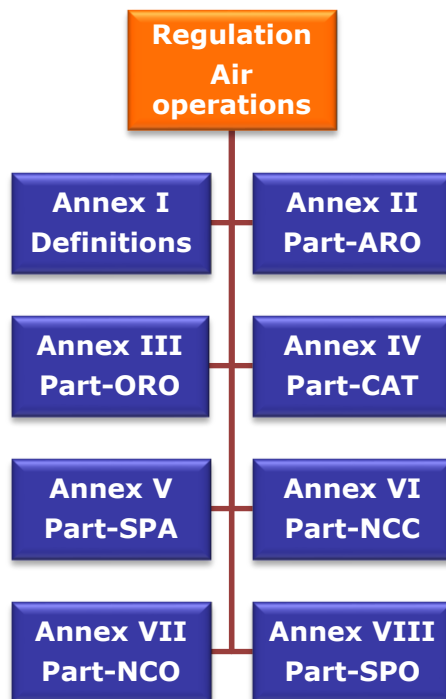
II. Uttalelsens virkeområde

4. Denne uttalelsen består av følgende dokumenter:
 - endring til rammeforordning om luftfartsoperasjoner, inkludert endringer til vedlegg I – Definisjoner,
 - vedlegg VIII – del-SPO, tekniske krav for spesielle operasjoner (kommersielle og ikke-kommersielle) med fly, helikoptre, seilfly, ballonger,
5. Dokumentene i denne uttalelse er basert på den reviderte regelstrukturen som foreslått av Europakommisjonen og Byrået i april 2011. Nedenstående tabell viser en oversikt over vedleggene i forordningen for luftoperasjoner.

¹ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler i sivil luftfart, om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF. *EUT L 79 av 19.03.2008, s. 1–49.*

² Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1108/2009 av 21. oktober 2009 om endring av forordning (EF) nr. 216/2008 angående flyplasser, lufttrafikkstyring og flysikkerhetstjenester og om oppheving av direktiv 2006/33/EF. *EUT L 309 av 24.11.2009, s. 51–70.*

³ Styrets vedtak om framgangsmåte som Byrået skal anvende ved avgivelse av uttalelser, utstedelse av sertifiseringsspesifikasjoner og veiledningsmateriale («regelverksprosedyre»). EASA MB 08-2007 av 13.06.2007.

Figur 1: Vedlegg til forordningen om luftfartsoperasjoner

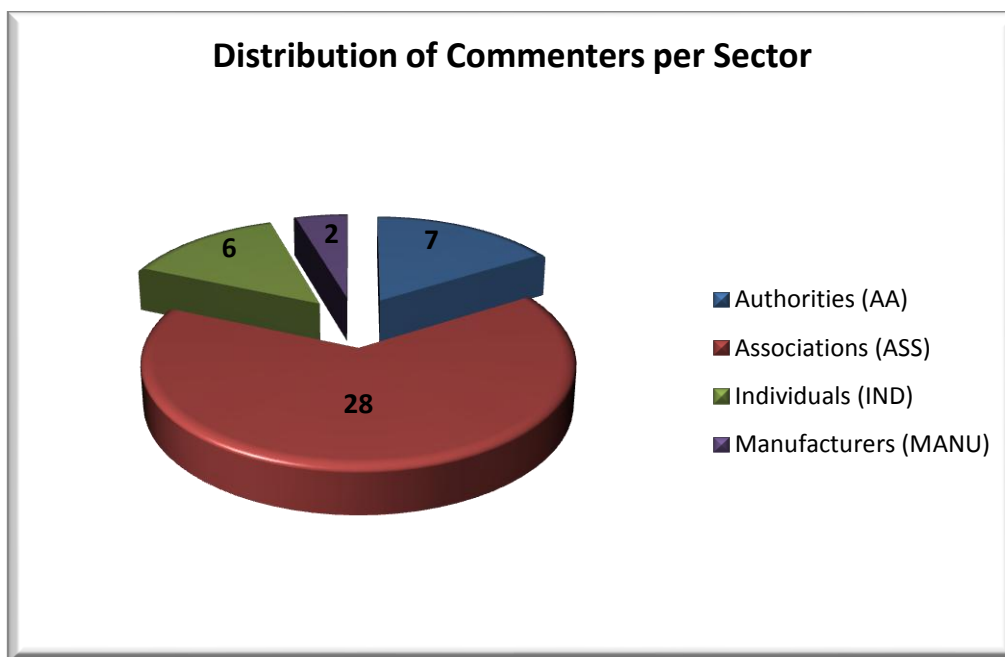
III. Høring

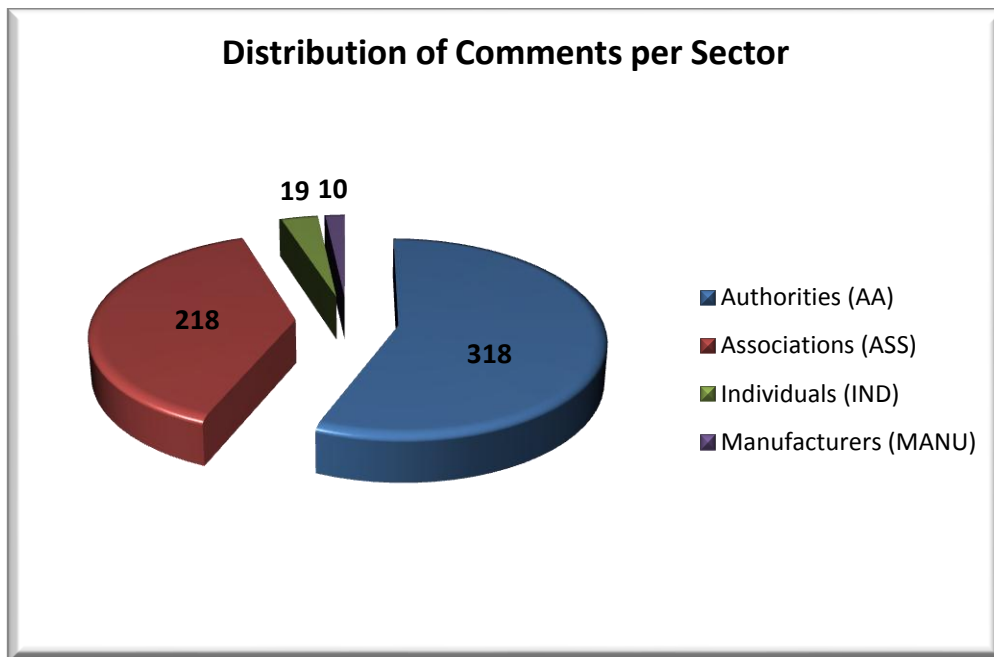
6. Denne uttalelse er basert på NPA 2009-02, som inneholder utkast til forslag til IR og tilhørende AMC og GM for luftoperasjoner.
 - NPA høringsfase
7. NPA 2009-02 ble offentliggjort på EASAs nettsted (<http://www.easa.europa.eu>) 30. januar 2009. Høringsfristen utløp 31. juli 2009. Byrået hadde mottatt i alt 13 775 kommentarer, hvorav ca. 350 kommentarer var knyttet til uttalelsens virkeområde.
 - CRD (kommentar- og svardokument) høringsfase
8. Sammendrag av kommentarer, tilknyttede reaksjoner på sammendragene og forslag til revidert regeltekst ble nærmere behandlet med følgende fire revisjonsgrupper (RG):
 - RG01 (CAT), som fokuserte på reglene for kommersiell lufttransport,
 - RG02 (SPO), som fokuserte på reglene for spesialiserte operasjoner,
 - RG03 (NCC), som fokuserte på reglene for ikke-kommersiell virksomhet med komplekse motordrevne luftfartøy, og
 - RG04 (NCO), som fokuserte på reglene for ikke-kommersiell virksomhet med ikke-komplekse motordrevne luftfartøy.
9. Utkastet til CRD-tekst om del-SPO ble gjennomgått av RG02.
10. Byrået kontrollerte også at dette var i samsvar med andre deler (del-CAT og del-NCC og NCO) før CRD ble offentliggjort.

11. På grunnlag av omfattende høring av myndigheter, foreninger og operatører, offentliggjorde Byrået CRD OPS III 27. september 2011. Høringsfristen utløp 31. januar 2012.
 - Møte med revisjonsgruppens medlemmer og webkonferanse
12. Under høringsfasen arrangerte Byrået 23.-24. november 2011 et ekstra møte med RG02-medlemmene (SPO) for å diskutere den offentliggjorte CRD-teksten. Dette møtet gjorde det mulig å forbedre CRD-teksten, og det ble oppnådd generell enighet. Hovedsakene som ble diskutert, var ytelseskriteriene for helikoptre og de to SOP-ene på HESLO og HEC.
13. I tillegg til møtet med RG-medlemmene, avholdt Byrået en offentlig webkonferanse 29. november 2011 for å kunne fremlegge CRD og ha en utveksling og gi informasjon om del-SPO. Tilbakemeldingene var positive.
 - Reaksjoner på CRD
14. Byrået mottok reaksjoner på CRD fra 43 enheter, inkludert nasjonale myndigheter, produsenter, foreninger og enkeltpersoner. Det totale antallet kommentarer er ca. 560, hvorav 15 % duplikater.

De følgende figurene viser en oversikt over reaksjonene.

Figur 2: Oversikt over kommentatorer som ga reaksjoner



Figur 3: Oversikt over mottatte kommentarer

15. Alle reaksjonene har blitt vurdert og besvart, og de ble tatt hensyn til da det ble utarbeidet forslag til vedlegg VIII i denne uttalelse.

IV. Nummereringskonvensjon for regelverket

16. I tråd med Byråets retningslinjer for utarbeidelse av regelverk ble følgende nummereringskonvensjoner lagt til grunn i arbeidet på IR:

.<Kapittel>.<Avsnitt>.<nr.>

Forklaring:

: obligatorisk - inntil fire bokstaver eller sifre
eksempler: SPO

<Kapittel>: obligatorisk - inntil fire bokstaver eller sifre
eksempler: GEN, OP, POL, IDE, SPEC

<Avsnitt>: obligatorisk - inntil fem bokstaver eller sifre
eksempler: SPO.SPEC.HESLO

<nr.>: obligatorisk - regelnummer - tre sifre, som begynner på 100, der de påfølgende numrene vanligvis øker i intervaller på 5.

Rammeforordning om luftfartsoperasjoner

I. Virkeområde

17. Rammeforordningen om «luftfartsoperasjoner» definerer det allmenngyldige ved delene som inngår i den, og inneholder forslag til overgangstiltak i form av «opt-outs»⁴. Den er utarbeidet som en endringsforordning og tar hensyn til den opprinnelige OPS-rammeforordningen, slik dette er vedtatt av EASA-komiteen for CAT-pakken (uttalelse 04/2011).

II. Oversikt over reaksjonene

18. Reaksjonene på rammeforordningen for OPS la vekt på harmonisering, overgangsbestemmelser, sertifisering eller ikke for alle kommersielle operatører, virkeområdet og defineringen av spesialiserte operasjoner, samt en definisjon av betegnelsen «oppdragsspesialist».

III. Forklaringer

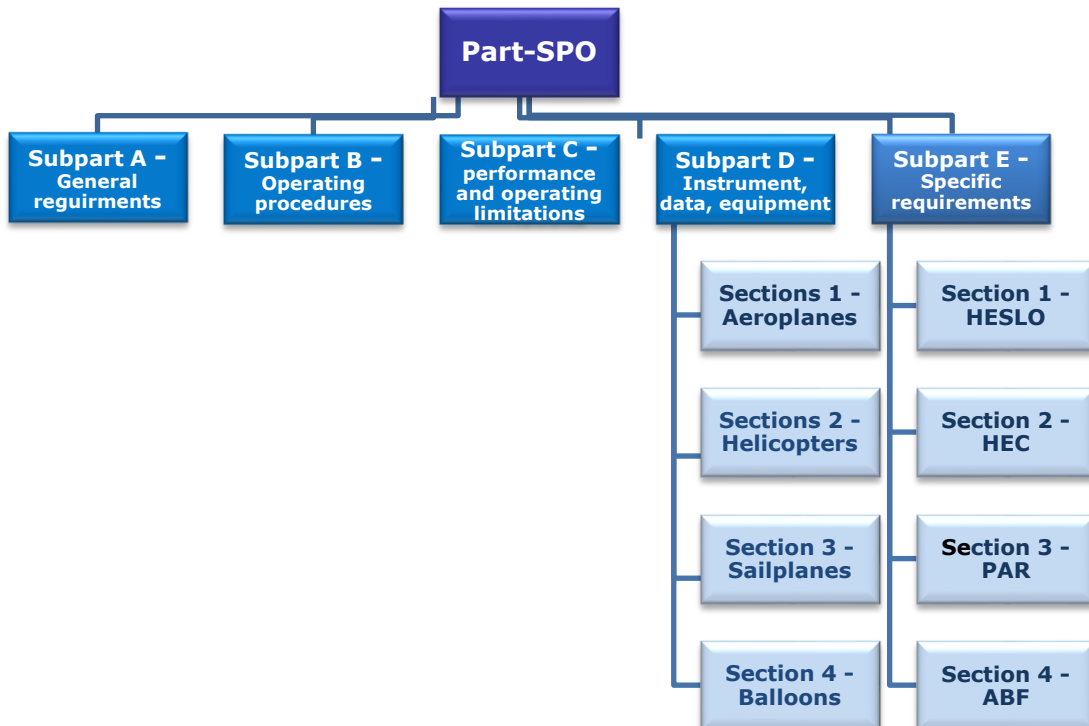
19. Artikkel 1 nr. 1–4 i endringsforordningen fastsetter virkeområdet for forordningen, og omfatter kommersielle og ikke-kommersielle spesialoperasjoner. For kommersielle spesialiserte operatører vil et sertifikat være nødvendig, mens ikke-kommersielle spesialiserte operatører av komplekse motordrevne fly og helikoptre vil måtte registrere deres virksomhet hos vedkommende myndighet. De bestemmelsene som angår sertifisering, registrering og organisatoriske krav (del-ORO), har allerede blitt offentliggjort i EASAs uttalelse 04/2011.
20. Artikkel 1 nr. 5 inkluderer en definisjon av kommersielle og ikke-kommersielle spesialoperasjoner, samt for uttrykket «oppdragsspesialist». Ytterligere forklaringer fremgår av kapittel III og IV nedenfor.
21. Et nytt vedlegg VIII del-SPO er tilføyd, med tekniske krav om operative prosedyrer, ytelse, utstyr og visse generelle krav som gjelder for alle spesialoperasjoner (artikkel 1 nr. 11). De områdene som gjelder anvendeligheten, fremgår av artikkel 1 nr. 8. I tillegg må både kommersielle og ikke-kommersielle spesialiserte operatører være i besittelse av en spesifikk godkjennelse under operasjoner i definert luftrom, ved operasjoner ned til laveste minimumsgrenser eller ved transport av farlig gods. Bestemmelsene for slike aktiviteter og godkjenninger inngår i del-SPA (operasjoner som krever spesifikke godkjenninger), som ble offentliggjort med uttalelse 04/2011. Ingen endring av rammeforordningen er nødvendig.
22. Artikkel 1 nr. 9 inneholder klargjøringer i forhold til de gjeldende FTL-kravene. Nasjonale bestemmelser gjelder fortsatt for spesialiserte operasjoner. Iverksettelsesreglene (IR) vil bli kunngjort på et senere tidspunkt.
23. Artikkel 1 nr. 10 i endringsforordningen inneholder bestemmelser om opt-out. Siden det ikke foreligger noen harmoniserte bestemmelser vedrørende spesialiserte operasjoner, og siden visse operatører krever sertifisering, tilbys en generell opt-out i 3 år.
24. For øvrig omhandler artikkel 2 kravene for endringsforordningens ikrafttredelse.

⁴ En «opt-out» er et slags overgangstiltak som gir medlemsstatene mulighet til å vente med å gjennomføre en bestemmelse til en viss frist angitt i regelverket.

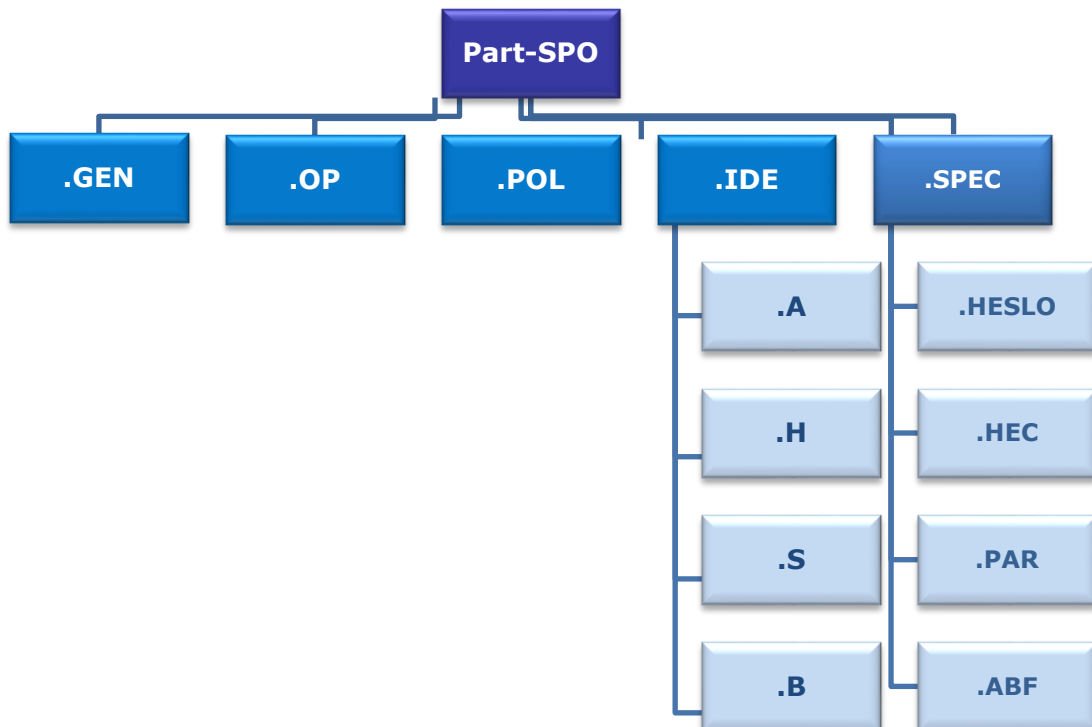
Vedlegg VIII – del-SPO**I. Virkeområde**

25. Del-SPO bør leses parallelt med:
- rammeforordningen om luftfartsoperasjoner, særlig hva angår gyldighetsdatoer og overgangsperioder,
 - vedlegg I – Definisjoner av begreper benyttet i vedlegg II til VIII,
 - vedlegg II – Del-ARO, som blant annet inneholder myndighetskrav for SPO-operatører knyttet til tilsynsansvar og sertifisering,
 - vedlegg III – del-ORO, som inneholder organisatoriske krav for SPO-operatører som utfører kommersielle spesialoperasjoner og ikke-kommersielle spesialoperasjoner med komplekse motordrevne luftfartøy, og
 - vedlegg V – del-SPA, som inneholder kravene for virksomhet som krever særskilt godkjenning.
26. Del-SPO inneholder de tekniske kravene for kommersielle og ikke-kommersielle spesialoperasjoner.
27. Denne delen består av fem kapitler. Kapittel D, SPO.IDE og kapittel E, SPO.SPEC er ytterligere inndelt i avsnitt med spesifikke regler for luftfartøy og spesialoperasjoner.
28. Kapitlenes struktur kan sammenlignes med strukturen i de essensielle kravene i vedlegg IV i grunnforordningen.
29. Regelstrukturen, og da særlig i kapitlene, er utformet slik at krav for andre kategorier luftfartøy eller spesialoperasjoner kan tilføyes i fremtiden, uten å måtte foreta endringer i den eksisterende regelteksten eller i den eksisterende strukturen.
30. Figur 4 og 5 viser en oversikt over strukturen i del-SPO. Kapittel E er spesifikk for del-SPO, og er forklart mer i detalj nedenfor.

Figur 4: Struktur for del-SPO – Overskrifter



Figur 5: Struktur for del-SPO – Regelbetegnelse



II. Fra arbeid på luftfartøy til spesialoperasjoner

31. Frem til nå har den eneste referansen til alt arbeid som er tilknyttet arbeid på luftfartøy sortert under JAA-paraplyen, samt utviklingen av utkastet JAR-OPS4. I mange europeiske medlemsstater er i dag arbeid på luftfartøy regulert gjennom de generelle luftfartsreglene og basert på ICAO vedlegg 6, del II. Det finnes ingen SARP-dokumenter fra ICAO som spesifikt dekker arbeid på luftfartøy.
32. I 2006 ble det etablert en undergruppe III av EASAs regeldannende gruppe OPS.001, for utarbeidelse av regler for arbeid på luftfartøy, hvor utkastet JAR-OPS 0 og 4 ble benyttet. I tillegg ble det tatt hensyn til de nasjonale standardene innen området. Den regeldannende gruppen OPS.001 foreslo utkast til regler og offentliggjorde i 2009 NPA om luftoperasjoner, som også dekket arbeidet utført av undergruppe III om arbeid på luftfartøy.
33. NPA 2009-02b fastslo krav for kommersiell virksomhet annet enn kommersiell lufttransport i kapittel C. Dette kapitlet måtte leses i samsvar med kapittel A (GEN), som fastslo krav basert på ICAO vedlegg 6, del II. Som et resultat av de offentlige høringene, og etter avtale med Europakommisjonen, revurderte Byrået sin regelstruktur og vedtok å dele reglene inn i flere deler. Vedlegg VIII dekker nå virksomhet på luftfartøy, og er i store trekk basert på kapittel A og kapittel C av NPA 2009-02b. EASAs vurderingsgruppe besluttet å utarbeide CRD og reviderte NPA-teksten, hvor det ble tatt hensyn til den nye regelstrukturen, og etter avtale med vurderingsgruppens medlemmer ble det vedtatt å navngi denne delen «del-SPO».
34. Selv om del-SPO nå hovedsakelig dekker arbeid på luftfartøy, må omfanget av del-SPO forstås bredere enn hva som generelt anses som arbeid på luftfartøy. Andre typer flygninger eller operasjoner kan dermed også bli inkludert i denne delen i fremtiden: De faller imidlertid ikke inn under kategorien «arbeid på luftfartøy».
35. En viktig endring av NPA er at del-SPO nå dekker spesialoperasjoner som også gjennomføres ikke-kommersielt. Byrået besluttet å utvide virkeområdet for del-SPO til ikke-kommersielle operatører. Faktisk vil mange virksomheter som faller inn under spesialoperasjoner være utført ikke-kommersielt, mens sikkerhetsrisikoene er de samme som for spesialoperasjoner utført kommersielt. Det ville derfor være ansett som lite heldig ikke å regulere en kategori operatører som faktisk utfører samme operasjoner som andre operatører, kun ut ifra det faktum at de gjennomfører flygningen utenfor en kommersiell kontekst. Dessuten er lettelser eller tilleggskrav gjeldende og nødvendig for alle typer arbeid på luftfartøy. Dersom dette skulle inkluderes i andre deler som del-NCC og NCO, ville dette vært ugunstig for lesbarheten ved disse delene, slik at de ville bli mer kompliserte.

III. Aktiviteter dekket av del-SPO

36. I 2006 identifiserte undergruppe III av den regeldannende gruppen OPS.001 en rekke aktiviteter som anses som aktiviteter på luftfartøy. Siden den gang har Byrået identifisert enda flere aktiviteter som kan anses å sortere under denne listen fra den regeldannende gruppen.
37. To punkt vedrørende virkeområdet for del-SPO har vært gjenstand for mange kommentarer.
 - Aktivitetene som er oppført innen virkeområdet.

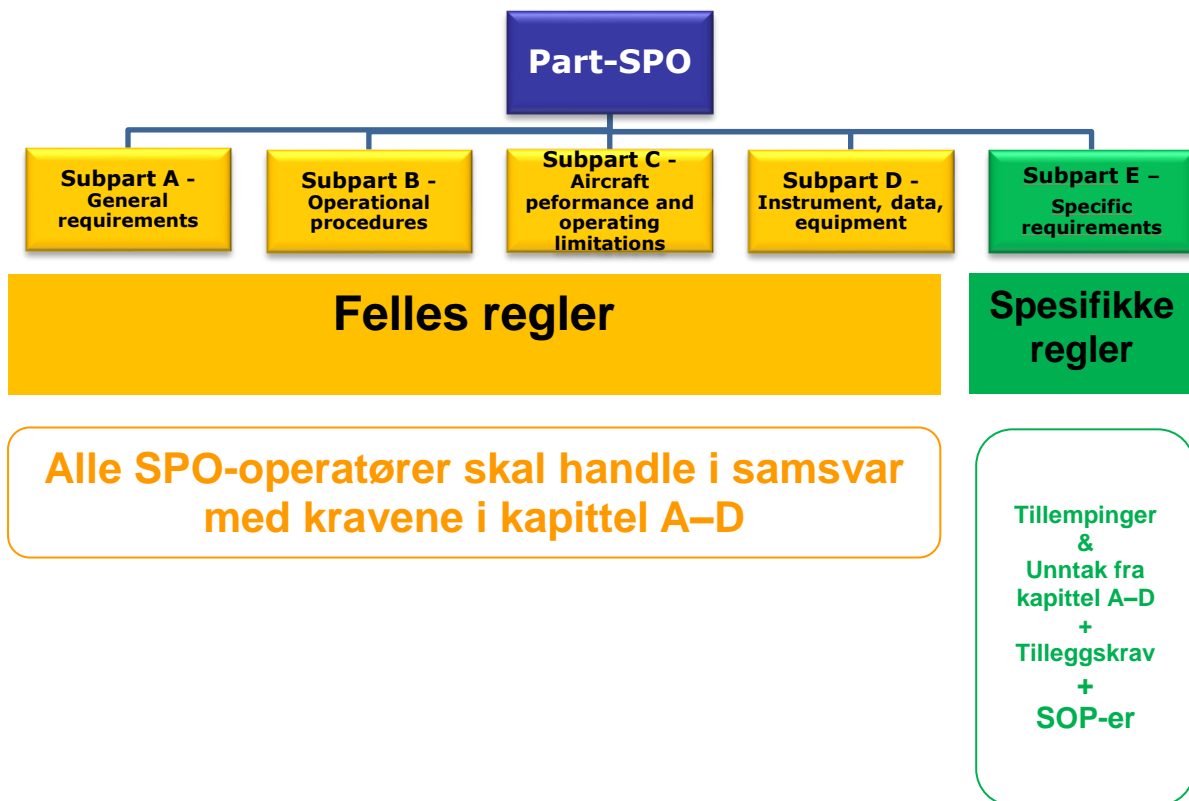
38. Hovedreaksjonen vedrørende saken var at noen av aktivitetene ikke bør anses som spesialoperasjoner, særlig «konkurranseflygninger» og «tauing av glidefly». I henhold til noen berørte parter er dette normal virksomhet som faller inn under de generelle luftfartsreglene og bør derfor ikke reguleres etter denne delen.
- Aktivitetslistens art.
39. Generelle kommentarer, særlig fra nasjonale myndigheter, påpekte at listen ikke er pålitelig nok for hvilke aktiviteter som dekkes av listen og hvilke som ikke dekkes, siden listen ikke er av uttømmende art.
40. Uttalelsen omfatter nå derfor en definisjon av spesialoperasjoner i rammeforordningen, som inkluderer generelle kriteria knyttet til flygningens formål. Dette kompletteres av en liste med 19 typer aktivitetskategorier som anses å utgjøre spesialoperasjoner. Byrået kjenner i dag til at aktivitetene finner sted i de europeiske medlemsstatene.
41. Aktivitetene som dekkes under del-SPO er følgende: helikopteroperasjoner med ekstern last, operasjoner med personell som ekstern last, overvåkningsoperasjoner med helikopter, fallskjermhopping og skydiving, landbruksflygninger, luftfotografering, tauing av glidefly, reklameflygninger, kalibreringsflygninger, bygg- og anleggsflygninger, inkludert arbeid med kraftledninger, skogrydding, bistand ved oljesøl, utløsning av snøskred, overvåkning, inkludert kartografi, forurensningskontroll, mediaflygninger, TV- og filmflygninger, spesialarrangementer, inkludert formasjons- og konkurranseflygninger, oppdretts- og redningsflygninger for dyr, veterinærflygninger, maritime begravellesflygninger, vitenskapelige forskningsflygninger (andre enn de som fremgår av vedlegg II av forordning nr. 216/2008), skysåing.
42. På grunn av det store mangfoldet av luftaktiviteter som gjennomføres i Europa i dag, er det ikke mulig å utarbeide en uttømmende liste⁵. I fremtiden vil det for øvrig kunne oppstå nye aktiviteter som kan falle inn under spesialoperasjoner. Byrået kan derfor ikke begrense aktivitetene til de som fremgår av listen under SPO.GEN.005. Det slås derfor fast at enhver aktivitet annet enn de som allerede er oppført, og som tilfredsstillende definisjonens kriterier, skal reguleres under del-SPO. Byrået anser at listen over aktiviteter, sammen med definisjonen som inkluderer generelle kriterier, vil gjøre berørte parter i stand til å identifisere hvorvidt en luftaktivitet sorterer under del-SPO eller ikke.
43. Når det gjelder konkurranseflygninger og tauing av glidefly gjaldt saken ikke så mye selve regelen, men uttrykket «spesialisert», og frykten for at tilleggskrav kan bli introdusert i fremtiden. Konkurranser gjennomføres ut i fra spesifikke regler som er utarbeidet av den som organiserer arrangementet. Luftfartøy kan fly svært nær hverandre eller overflaten, eller spesifikke oppdrag skal utføres. Stresset knyttet til å vinne konkurransen kan virke inn på hvordan flygningen utføres, og kan derfor øke risikofaktorene. Når det gjelder tauing av glidefly, skal flyet være spesielt utstyrt for dette, og piloten skal ha en ekstra godkjenning. Andre preventive tiltak må gjennomføres i forhold til en normal fritids- eller transportflygning. Begge aktiviteter krever en spesifikk risikovurdering før flygningen gjennomføres, samt egnede prosedyrer for å redusere risikoen. Dette er grunnen til at de har blitt inkludert i del-SPO.

⁵ En definisjon som omfatter alt arbeid på luftfartøy finnes ikke. ICAOs definisjon er også begrenset til å nevne noen eksempler. Andre myndigheter bruker enten uttrykket «arbeid på luftfartøy», spesifiserer visse aktiviteter (f.eks. USA) eller benevner dette (diverse) spesialoperasjoner og spesielle luftarrangementer (Canada).

IV. Spesialoperasjonenes spesifikke natur

44. Del-SPO retter seg mot regler for aktiviteter som er svært forskjellige av natur. Delen inneholder et komplett sett med regler for å omfavne spesialoperasjoner med komplekse motordrevne luftfartøyer og annet enn komplekse motordrevne luftfartøyer.
45. Virksomheten som omfattes av del-SPO har spesifikke karakteristika:
- luftfartøyet benyttes for å utføre en spesifikk oppgave, noe som stort sett utelukker «normale» fritids- eller transportflygninger,
 - de spesifikke oppdragene medfører spesifikk risiko og krever dermed spesifikke tillempingstiltak, for eksempel ved ekstrem lavflygning, flygning med uvanlig manøvrering, løfting eller tauing av ekstern last/gods, når personell går inn i eller forlater luftfartøyet under flygning, når stoffer slippes fra luftfartøyet eller hvis spesielt utstyr er nødvendig for å gjennomføre flygningens oppdrag, og
 - operasjonen kan involvere andre personer enn flygeren, dvs. spesialister i forbindelse med oppdraget.
46. Del-SPO introduserer dessuten konseptet «oppdragsspesialist». En oppdragsspesialist er en person som er utnevnt av operatøren eller en tredjepart, eller som handler på vegne av andre, og som utfører oppdrag på bakken, direkte i tilknytning til en spesiell oppgave, eller utfører spesielle oppgaver om bord i eller fra luftfartøyet. Definisjonen er inkludert i rammeforordningen siden betegnelsen benyttes der.
47. Bruken av uttrykket «oppdragsspesialist» ble sterkt argumentert for og anmodet av den regeldannende gruppen, og også av den gruppen som utfører arbeid på luftfartøy, da de kommenterte NPA og CRD. De grunnene som ble presentert og tatt inn av Byrået, var at slike personer må få spesiell informasjon eller opplæring, uavhengig av hvem som utnevner dem, og de må gjennomføre et oppdrag med arbeid på luftfartøy. Benevnelsen «passasjer» ble i denne sammenheng ansett som villedende.
48. Ut ifra et juridisk synspunkt, er oppdragsspesialister enten besetningsmedlemmer eller passasjerer. I samsvar med definisjonen av besetningsmedlem, som finnes i vedlegg I, er et besetningsmedlem «en person utpekt av en operatør til å utføre oppgaver om bord på et luftfartøy». Hvis operatøren ikke har utpekt vedkommende, er oppdragsspesialisten en passasjer.
49. Kapittel E – Spesifikke krav
50. Byrået tar notis av alle de positive kommentarene som ble mottatt under CRD-høringen under introduseringen av dette kapitlet, noe som anses som positivt for luftfartsmiljøet og nasjonale myndigheter.
51. Del-SPO er delt inn i 5 kapitler. Kapittel A til D inneholder de reglene som er felles for alle SPO-operatører. Kapittel E har blitt innført for å tilfredsstille de følgende 3 spesifikke målsetningene:
- Målsetning 1: Foreslå tilleggskrav ved behov. På grunn av de meget forskjellige typer aktiviteter som faller inn under del-SPO, er det av og til behov for tilleggskrav for en spesifikk aktivitet, noe som derfor dekkes av dette kapitlet siden slike krav ikke kan være gjeldende for alle SPO-operatører. Helikopteroperatører som utfører operasjoner med bruk av last i slinge må for eksempel ha ekstra utstyr i forhold til hva som kreves i kapittel D (IDE), fordi oppdragets natur medfører å installere eller ha spesifikt utstyr som ikke er påkrevd for andre aktiviteter.

- Målsetning 2: Muliggjøre nødvendige unntak eller tillempinger til fellesreglene. Visse regler i kapittel A til D er kanskje ikke egnet for alle de ulike typer av spesialoperasjoner, eller vil faktisk kunne være til hinder for utføring av oppdrag på en sikker måte dersom reglene skulle følges. Det er derfor nødvendig å ivareta reglenes fleksibilitet og forholdsmessighet.
- Målsetning 3: Inneholde detaljerte spesifikasjoner som tjener som grunnlag for operatørens SOP-er. Dette kapitlet inneholder 2 detaljerte spesifikasjoner som har blitt utarbeidet av operatører og revidert av byrået, i samråd med eksperter i revideringsgruppen. Spesifikasjonene er inkludert i AMC-er, slik at den fleksibiliteten som er nødvendig for spesialoperasjoner oppnås. Selv om SPO-operatører må handle i samsvar med strenge krav, er det viktig å gi dem maksimal fleksibilitet for effektivt å kunne tilfredsstille disse kravene for å sørge for at de kan utføre spesialoppdraget og virksomheten med et høyt sikkerhetsnivå.



52. 4 typer spesialoperasjoner er nå innlemmet i dette kapitlet. Avsnitt 1 (helikopteroperasjoner med last i slinge) og avsnitt 2 (personell som ekstern last) inkluderer de detaljerte spesifikasjonene som er nevnt ovenfor. Avsnitt 3 (fallskjermoperasjoner) og avsnitt 4 (akrobatikkflygninger) inneholder nødvendige tillempinger eller unntak. Mer detaljerte spesifikasjoner kan bli utarbeidet gjennom særskilt regelsetting.
53. Kapittel E er inndelt på følgende måte:
- Avsnitt 1 – Helikopteroperasjoner med ekstern last i slinge (HESLO) er aktiviteter som utføres for å transportere ekstern last på ulike måter (f.eks. i slinge, eksterne beholdere eller stativer). Noen utstyrskrav har blitt tilføyd da de regnes som

nødvendige for gjennomføringen av HESLO-flygninger. Dette avsnittet inneholder spesifikasjoner for AMC, som har fått en rekke kommentarer. Disse vil være tilgjengelige etter vedtak fra EASA.

- Avsnitt 2 – Personell som ekstern last (HEC) er aktiviteter som utføres for å transportere mennesker som ekstern last fra/til flyplasser og/eller operative steder. Dette ekskluderer overføring av flygere på sjøen eller heiseoperasjoner under nødutrykninger med helikopter, som begge er kommersiell lufttransportaktivitet og sorterer under SPA.HHO. For HESLO har ekstra utstyrskrav blitt tilføyd av sikkerhetsgrunner. Spesifikasjonene i AMC vil bli gjort tilgjengelige gjennom vedtak fra EASA, hvor det tas hensyn til de reaksjonene som ble mottatt under CRD-høringen.
- Avsnitt 3 – Fallskjermoperasjoner (PAR) inneholder flere tillempinger til reglene i kapittel A–D for at hopperne (referert til som oppdragsspesialister i regelen) skal kunne utføre oppdraget. De må for eksempel kunne hoppe ut av luftfartøyet, slik at kravet som å være fastspent ikke kan være gjeldende for dem. Oppdragsspesialister som utfører oppvisning med røykleggingsutstyr trenger heller ikke å handle i samsvar (under visse forhold) med kravet som forbyr utslipp av farlig materiell over tettbebygde strøk, siden de da ikke ville være i stand til å utføre oppdraget. En tillemping er dessuten også innført i forhold til oksygenkrav, og et unntak ble kartlagt for å unngå utstyrskrav som ikke var mulig å etterleve. For øvrig har det blitt innført et tilleggskrav som bestemmer at fartøysjefen skal bære en ELT ved ballongoperasjoner over vann hvor mer enn 6 personer kan delta.
- Avsnitt 4 – Akrobatikkflygninger (ABF) inneholder nødvendige unntak for å unngå å pålegge for mange unødvendige krav for denne type virksomhet. Unntak er innført for å unngå å måtte bringe førstehjelpssett eller brannslukningsapparater.

V. Spesifikke reaksjoner og viktigste endringer

SPO.GEN.106 Oppdragsspesialistens ansvar

54. Et utkast er utarbeidet til en ny bestemmelse for klart å identifisere oppdragsspesialistens ansvar. Som nevnt ovenfor, kan oppdragsspesialister av og til anses som besetningsmedlemmer – hvis oppgaver er definert i SPO.GEN.105 – og av og til anses som passasjerer. For klart å kunne definere ansvarsoppgavene i begge tilfeller, angir SPO.GEN.106 oppgaver og forpliktelser for oppdragsspesialister som ikke fungerer som besetningsmedlemmer.

SPO.GEN.155 Transport av farlig gods

55. Transport av farlig gods må utføres i samsvar med ICAOs tekniske anvisninger. Dette avsnittet spesifiserer de tilfeller hvor farlig gods kan føres uten å ha en spesifikk godkjennelse i henhold til SPA.DG. Dette gjelder for eksempel når farlig gods transporteres med et luftfartøy for spesielle formål. ICAOs tekniske anvisninger angir relevante tilfeller. Det legges opp til ytterligere tillemping i kapittel E for HESLO når operatører transporterer farlig gods til eller fra ubemannede anlegg eller fjerntliggende steder. Det ble ikke ansett som praktisk å anvende de tekniske anvisningenes bestemmelser fullt ut. Unntaket må godkjennes av vedkommende myndighet.

SPO.OP.130/131 Forsyning av drivstoff og olje – fly/helikoptre

56. For VFR-flygninger må fartøysjefen kun starte en flygning når han/hun er sikker på at helikoptret har tilstrekkelig drivstoff og olje til å fly til flyplassen eller den operative basen som er planlagt for landing, og deretter ha drivstoff og olje i ytterligere 20 minutter. Mange berørte parter ba om innføring av en tillemping siden mye arbeid med luftfartøy og korte flygninger må gjøres så lette som mulig for å kunne utføre oppdraget. Byrået etterkom anmodningen og tillater nå operatører til kun å ha drivstoff og olje i 10 min, såfremt flygningen foretas innen 25 NM fra flyplassen / den operative basen som var utgangspunkt.

SPO.OP.135 Sikkerhetsorientering

57. Sikkerhetsorienteringen er tilpasset den spesifikke naturen som spesialoperasjoner medfører og må være grundigere enn en vanlig orientering til passasjerer. Den kan erstattes av et opplæringsprogram.

SPO.OP.185 Simulering av uvanlige situasjoner under flygning

58. I tråd med de generelle reglene forbyr dette kravet fartøysjefen å utføre simulering (av uvanlige- eller nødsituasjoner) når oppdragsspesialister er med, unntatt for treningsformål.

SPO.OP.200 Terrengvarsling

59. Dette kravet inneholder en svært generell sikkerhetsregel som fastslår at flygeren må foreta korrigerende tiltak for å etablere sikre forhold under flygningen når uventet nærhet til terrenget blir påvist av et besetningsmedlem eller et terrengvarslingssystem. For visse typer spesialoperasjoner som for eksempel landbruksflygninger (hvor flygningen må gjennomføres med en avstand til terrenget som ville utløse GPWS), ble det ansett nødvendig å tillate en viss fleksibilitet, slik at flygeren kan deaktivere systemet.

SPO.OP.205 Luftbåret system for kollisjonsvarsling (ACAS) – komplekse motordrevne fly og helikoptre

60. Dette kravet pålegger operatøren å etablere prosedyrer for å sørge for at ACAS II, når dette er installert og fungerer, brukes i samsvar med forordning (EU) nr. 1332/2011. Når systemet er installert og fungerer, må det samme prinsippet gjelde som for terrengvarslingssystemet. Denne tillempingen angår aktiviteter som for eksempel konkurranse- eller akrobatikkflygninger, hvor luftfartøy av og til kan fly svært nær hverandre.

SPO.POL.146 Ytelseskriterier – helikoptre

61. Denne bestemmelsen inneholder krav til ytelseskategori for helikoptre som opereres over tettbebygde strøk. Kravet har vært gjenstand for mange kommentarer, særlig SPO.POL.146(a). Helikopteroperatører er sterkt uenige i pålegget om å kun bli sertifisert i kategori A for å kunne operere innen disse områdene. De hevder at de ikke ville kunne

fortsette virksomheten videre siden de fleste av dem i dag kun opererer med helikoptre i ytelseskategori B, selv i tettbebygde strøk. Byrået har tatt hensyn til denne situasjonen. Kravet har blitt endret for å tillate helikoptre i ytelseskategori B å fly over tettbebygde strøk, men på to vilkår: Sikkerhetstiltak må iverksettes for å forebygge unødvendig fare mot person eller eiendom på bakken, og når disse sikkerhetstiltakene er iverksatt må virksomheten godkjennes av vedkommende myndighet.

Krav til oksygenutstyr

62. Følgende regler om oksygenutstyr for andre enn komplekse fly og helikoptre ble behørig kommentert og diskutert:
- SPO.OP.195 Anvendelse av ekstra oksygen, og
 - SPO.IDE.A/H.175 Ekstra oksygen - fly/helikoptre uten trykkabin.
63. En generell anmodning er fremsatt om å tillempe disse reglene for SPO, ut i fra dagens operative praksis i visse medlemsstater.
64. Ved mottak av kommentarene og dokumentasjonen i denne saken, påpekte Byrået følgende:
- Kravene for helikoptre med trykkabin har blitt fjernet siden det ikke benyttes helikoptre med trykkabin innen EU.
 - Dagens tekst for fly er beholdt i samsvar med kravene i NCC.IDE og NCO.IDE, hvor det anses at surstoffmangel for flygeren kan føre til farlige situasjoner, noe som ville medføre uakseptabel risiko for tredjeparter.
 - Byrået tok særlig hensyn til at menneskets fysiologi ikke varierer etter hva slags type operasjoner som gjennomføres eller luftfartøyets kompleksitet.
 - Byrået anerkjenner også de vurderingene som ICAO har gjennomført i saken, tilgjengelig i Doc 8984 *Manual of Civil Aviation Medicine*, som sist ble endret i 2008. Dokumentet inneholder spesielt en beskrivelse av virkningene av oksygenmangel i ulike høyder og underbygger behovet for dette kravet.
 - Følgende blir imidlertid anerkjent:
 - Visse SPO-aktiviteter ville i høy grad berøres eller forhindres av kravene til å bringe og anvende ekstra oksygen.
 - Den generelle erfaringen fra visse SPO-operatører ved aktiviteter i stor høyde uten oksygen.
 - Flygere og oppdragsspesialister med lang erfaring som flygende i visse fjellområder kan være fysiologisk tilpasset til slike høyder.
 - Kriteria som reduserer risikoen og begrenser eksponeringstiden i store høyder uten oksygen kan defineres og implementeres i SOP-ene.
 - Byrået tok derfor hensyn til den spesifikke natur visse SPO-aktiviteter representerer, og selv om det generelle kravet om å bringe og anvende ekstra oksygen opprettholdes, ble det vurdert å tillempe slike krav under visse vilkår med en godkjenning på forhånd fra vedkommende myndighet.

Utstyr for kollisjonsbeskyttelse

65. Kravet har blitt fjernet etter mottatte kommentarer som understreket vanskeligheten av å tilfredsstillende kravet på en forholdsmessig måte, hvor det tas hensyn til aspekter om utforming og iverksettingstid. Byrået vil ta kravet opp til ny vurdering i fremtiden med en spesifikk regel.

SPO.IDE.A.130 Terrengvarslingssystem (TAWS)

66. Teksten har blitt revidert for å klargjøre hvordan kravet skal anvendes, og tillempinger er tilføyd i kapittel E.

SPO.IDE.H.195 Flygning over vann – andre enn komplekse motordrevne helikoptre & SPO.IDE.H.197 Redningsvester – komplekse motordrevne helikoptre

67. Kravet til elektrisk opplysning av redningsvester er opprettholdt for helikoptre, i samsvar med del-NCC og NCO. Etter mottatte kommentarer ble det dessuten klart at redningsvester ikke nødvendigvis må oppbevares på visse steder klare til bruk, men kan også bæres av de personene som de er tiltenkt for.
68. Vilkår er også tilføyd for å vurdere to-motors helikoptertyper, som er klassifisert som «andre enn komplekse helikoptre».

SPO.IDE.B.140 Diverse utstyr

69. Anvendelsen av visse gjenstander som inngår i diverse utstyr for ballonger, som for eksempel beskyttelseshansker eller kniv, har blitt revidert i forhold til ballongkategori som følge av kommentarer og sakkyndiges råd.

Köln, 16. april 2012

P. GOUDOU
Administrerende direktør