



**AVIS N° 02/2012**  
**DE L'AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE**  
**du 16 avril 2012**

**relatif à un règlement de la Commission établissant les modalités d'exécution pour les exploitations aériennes**

**«Exploitations aériennes – OPS (partie-SPO)»**

## Table des matières

<b>Résumé .....</b>	<b>3</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>3</b>
I. Généralités .....	3
II. Champ d'application de l'avis .....	4
III. Consultation.....	4
IV. Convention de numérotation des règles.....	6
<b>Règlement relatif aux exploitations aériennes .....</b>	<b>8</b>
I. Champ d'application.....	8
II. Aperçu des réactions.....	8
III. Explications .....	8
<b>Annexe VIII - partie-SPO .....</b>	<b>9</b>
I. Champ d'application.....	9
II. Du travail aérien aux exploitations spécialisées .....	11
III. Activités concernées par la partie-SPO .....	11
IV. La nature particulière des exploitations spécialisées .....	13
V. Réactions spécifiques et principales modifications .....	16

## **Résumé**

Le présent avis comporte les documents suivants:

- Amendement au règlement relatif aux exploitations aériennes, y compris les amendements à l'annexe I - Définitions;
- Annexe VIII - partie-SPO, Exigences techniques concernant les exploitations spécialisées (commerciales et non commerciales) qui utilisent des avions, des hélicoptères, planeurs et ballons;

Ces exigences ont été élaborées en fonction des objectifs suivants:

- maintenir un niveau élevé de sécurité;
- mettre en place des règles proportionnées;
- garantir flexibilité et efficacité aux exploitants et aux autorités.

Le présent avis est le résultat d'un vaste processus de consultation auprès des autorités, des associations, des exploitants et des experts en aéronautique.

L'avis concernant les autres sections de l'annexe IV - partie-CAT, concernant les planeurs et ballons ainsi que les vols de A vers A en avion et en hélicoptère, fera l'objet d'une publication ultérieure.

## **Introduction**

### **I. Généralités**

1. Le règlement (CE) n° 216/2008<sup>1</sup> du Parlement européen et du Conseil (ci-après dénommé le «règlement de base») tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009<sup>2</sup>, établit un cadre approprié et complet pour la définition et la mise en œuvre d'exigences techniques et de procédures administratives communes dans le domaine de l'aviation civile.
2. Cet avis a pour objectif d'aider la Commission européenne à établir les modalités d'exécution pour les exploitations aériennes.
3. L'avis a été adopté selon la procédure spécifiée par le conseil d'administration de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (l'Agence)<sup>3</sup>, conformément aux dispositions de l'article 19 du règlement de base.

---

<sup>1</sup> Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE. *JO L 79, 19.03.2008, pages 1 à 49.*

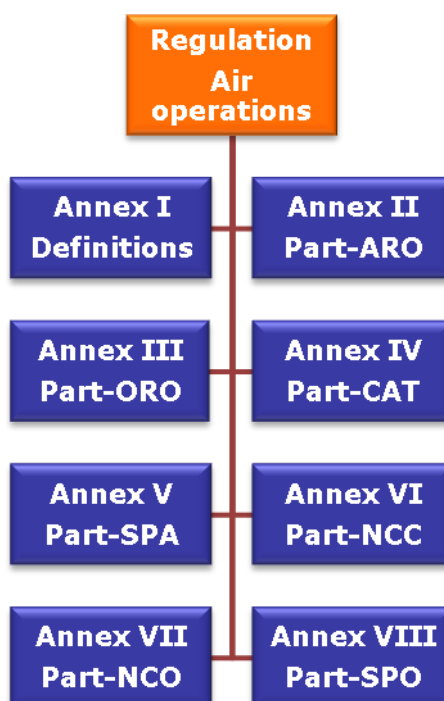
<sup>2</sup> Règlement (CE) n° 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aérodromes, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/33/CE. *JO L 309, 24.11.2009, pages 51-70.*

<sup>3</sup> Décision du conseil d'administration concernant la procédure que doit appliquer l'Agence pour la délivrance des avis, spécifications de certification et documents d'orientation (procédure de réglementation). CA AESA 08-2007, 13.06.2007.

## II. Champ d'application de l'avis

4. Le présent avis comprend les documents suivants:
- Amendement au règlement relatif aux exploitations aériennes, y compris les amendements à l'annexe I - Définitions;
  - Annexe VIII – partie-SPO, exigences techniques concernant les exploitations spécialisées (commerciales et non commerciales) par avion, hélicoptère, planeur et ballon;
5. Les documents contenus dans le présent avis reposent sur la structure réglementaire révisée et proposée par la Commission européenne et l'Agence en avril 2011. Le tableau suivant fournit un aperçu des annexes en vertu du règlement relatif aux exploitations aériennes.

### Illustration 1: Annexes du règlement relatif aux exploitations aériennes

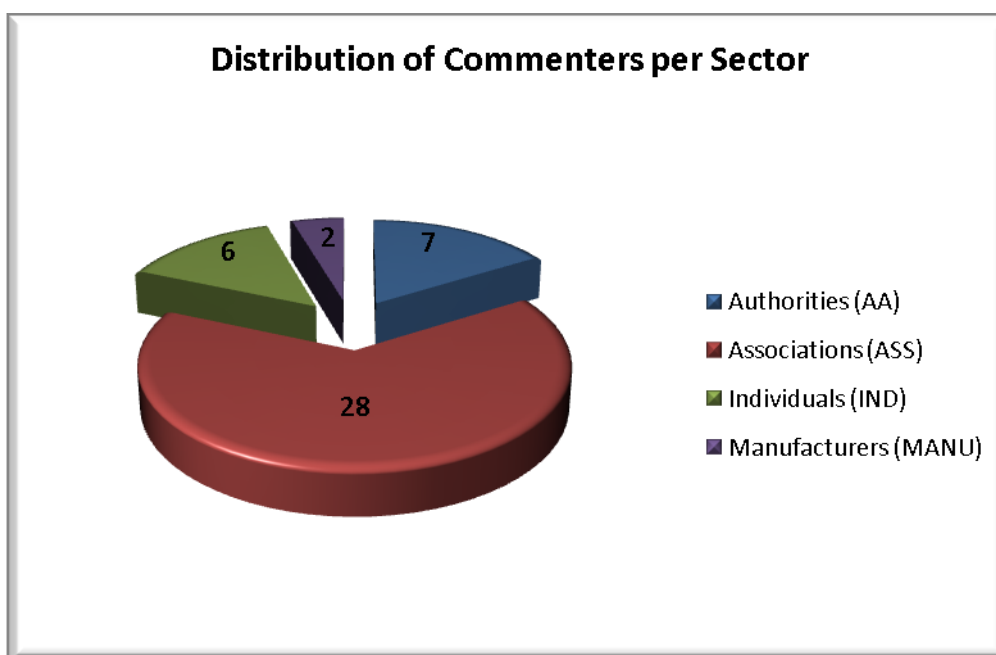
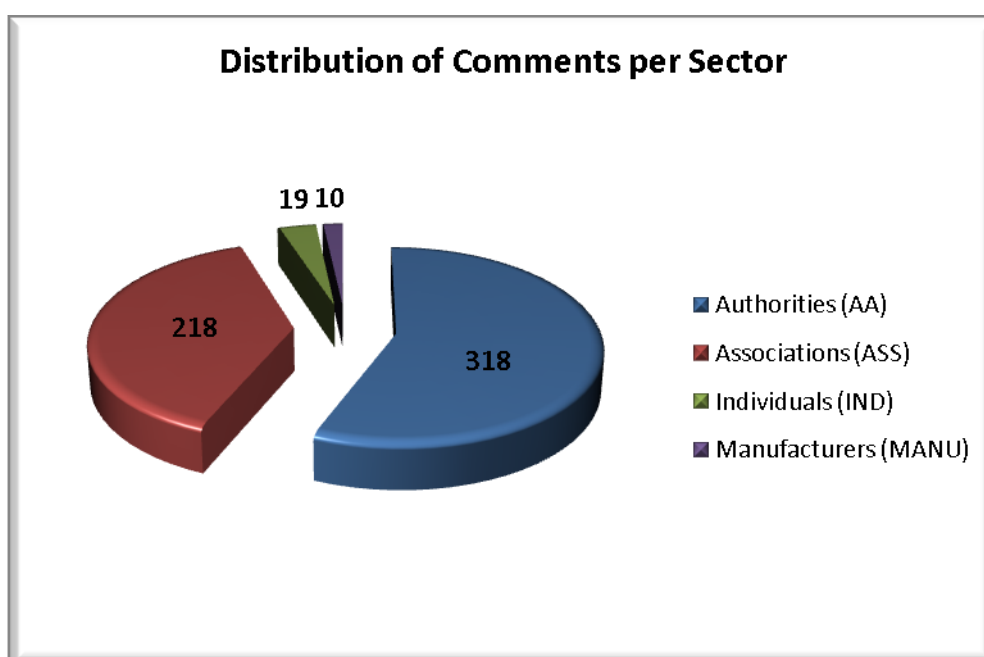


## III. Consultation

6. Le présent avis repose sur le NPA 2009-02, qui contient des propositions préliminaires pour les modalités d'exécution (IR) ainsi que les moyens acceptables de conformité (AMC) et les documents d'orientation (GM) correspondants relatifs aux exploitations aériennes.
- Phase de consultation du NPA
7. Le NPA 2009-02 a été publié sur le site internet de l'AESA (<http://www.easa.europa.eu>) le 30 janvier 2009. La période de consultation a expiré le 31 juillet 2009. L'Agence a reçu au total 13 775 commentaires, dont environ 350 commentaires relatifs au champ d'application du présent avis.
- Phase de consultation du document de réponse aux commentaires (DRC)

8. Les résumés des commentaires, les réponses correspondant aux commentaires et le texte réglementaire révisé ont été analysés en détail par les quatre groupes de révision de réglementation (RG):
  - RG01 (CAT), consacré aux règles relatives aux opérations de transport aérien commercial;
  - RG02 (SPO), consacré aux règles relatives aux exploitations spécialisées;
  - RG03 (NCC), consacré aux règles relatives aux exploitations non commerciales d'aéronefs à motorisation complexe; et
  - RG04 (NCO), consacré aux règles relatives aux exploitations non commerciales d'aéronefs à motorisation non complexe.
9. Le texte préliminaire du DRC relatif à la partie-SPO a fait l'objet d'une révision par le RG02.
10. L'Agence a également effectué un contrôle de cohérence avec d'autres parties (partie-CAT, partie-NCC et partie-NCO) avant de publier le DRC.
11. Après une vaste consultation menée auprès des autorités, des associations et des exploitants, l'Agence a publié le DRC OPS III le 27 septembre 2011. La période de réaction a pris fin le 31 janvier 2012.
  - Réunion avec les membres du groupe de révision et cyberconférence
12. Pendant la phase de consultation, l'Agence a organisé, les 23 et 24 novembre 2011, une réunion supplémentaire avec les membres du RG02 (SPO) pour examiner le texte du DRC publié. Cette réunion a permis d'améliorer le texte du DRC et un consensus général a été trouvé. Les principaux éléments abordés incluaient les critères de performance appliqués aux hélicoptères et les deux SOP relatives aux HESLO et aux HEC.
13. Outre la réunion avec les membres du RG, l'Agence a tenu une cyberconférence publique le 29 novembre 2011 afin de présenter le DRC et d'échanger des discussions et des informations à propos de la partie-SPO. Les retours d'informations reçus ont été positifs.
  - Réactions concernant le DRC
14. L'Agence a reçu des réactions au DRC de 43 entités, notamment d'autorités nationales, de constructeurs, d'associations et d'individus. Le nombre total de commentaires est d'environ 560, dont 15 % environ font double emploi.

Les chiffres suivants donnent un aperçu de ces réactions.

**Illustration 2: Aperçu des commentateurs ayant émis des réactions****Illustration 3: Aperçu des réactions reçues**

15. Toutes les réactions ont fait l'objet d'une évaluation, ont reçu une réponse et ont été prises en compte lors de la rédaction de l'amendement à l'annexe VIII du présent avis.

#### **IV. Convention de numérotation des règles**

16. Conformément aux directives de rédaction des règles de l'Agence, la convention de numérotation des règles suivante a été appliquée aux IR:

<Partie>. <Sous-partie>. <Section>. <N>

Explication:

- <Partie>: obligatoire - quatre lettres ou chiffres maximum  
exemples: SPO
- <Sous-partie>: obligatoire - quatre lettres ou chiffres maximum  
exemples: GEN, OP, POL, IDE, SPEC
- <Section>: obligatoire - cinq lettres ou chiffres maximum  
exemples: SPO.SPEC.HESLO
- <N>: obligatoire - numéro de règle - trois chiffres, en commençant par 100,  
les chiffres suivants sont généralement numérotés par incréments de 5.

## **Règlement relatif aux exploitations aériennes**

### **I. Champ d'application**

17. Le règlement relatif aux «exploitations aériennes» définit l'applicabilité générale des parties qu'il inclut et propose des mesures de transition prenant la forme d'exemptions.<sup>4</sup> Il est préparé sous la forme d'un règlement modificatif et repose sur le règlement OPS initial déjà adopté au travers d'un vote par le comité de l'AESA pour l'ensemble des CAT (avis 04/2011).

### **II. Aperçu des réactions**

18. Les réactions recueillies qui portaient sur le règlement OPS concernaient principalement les questions d'homogénéité, les dispositions de transition, la certification ou non de tous les exploitants commerciaux, la portée et la définition des exploitations spécialisées ainsi que la définition du spécialiste affecté à une tâche particulière.

### **III. Explications**

19. L'article 1er, paragraphes 1 à 4, du règlement modificatif établit le champ d'application du règlement concernant les exploitations spécialisées commerciales et non commerciales. Les exploitants spécialisés commerciaux seront tenus d'obtenir un certificat, tandis que les exploitants spécialisés non commerciaux d'avions et d'hélicoptères à motorisation complexe devront déclarer leur activité auprès de l'autorité compétente. Les dispositions relatives aux exigences de certification, de déclaration, et applicables aux organismes (partie-ORO) ont déjà été publiées avec l'avis n° 04/2011 de l'AESA.
20. L'article 1er, paragraphe 5, inclut une définition des exploitations spécialisées commerciales et non commerciales ainsi que du spécialiste affecté à une tâche particulière. Des explications complémentaires sont fournies dans les chapitres III et IV ci-après.
21. Une nouvelle annexe VIII partie-SPO, contenant les exigences techniques relatives aux procédures opérationnelles, aux performances, aux équipements et certaines exigences générales applicables à toutes les exploitations spécialisées (article 1<sup>er</sup>, paragraphe 11) est ajoutée. L'applicabilité y afférente est établie dans l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 8. En outre, lorsque les exploitants spécialisés commerciaux et non commerciaux exploitent un aéronef dans un espace aérien défini, effectuent des opérations à des minima opérationnels inférieurs ou transportent des marchandises dangereuses, ils doivent détenir un agrément spécifique. Les dispositions relatives à ces activités et agréments figurent dans la partie-SPA (exploitations nécessitant des agréments spécifiques), qui a été publiée avec l'avis n° 04/2011. Aucune modification du règlement n'est requise.
22. L'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 9, contient des clarifications en ce qui concerne les exigences FTL applicables. Pour l'instant, les exploitations spécialisées continuent d'être soumises aux dispositions nationales. Les règles de mise en œuvre (IR) correspondantes seront proposées à un stade ultérieur.
23. L'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 10, du règlement modificatif contient des dispositions d'exemptions. Au regard de l'absence de disposition établie dans le domaine des exploitations spécialisées et de l'obligation pour certains exploitants d'obtenir une certification, une mesure d'exemption générale de 3 ans est proposée.
24. Enfin, l'article 2 couvre les exigences d'entrée en vigueur du règlement modificatif.

---

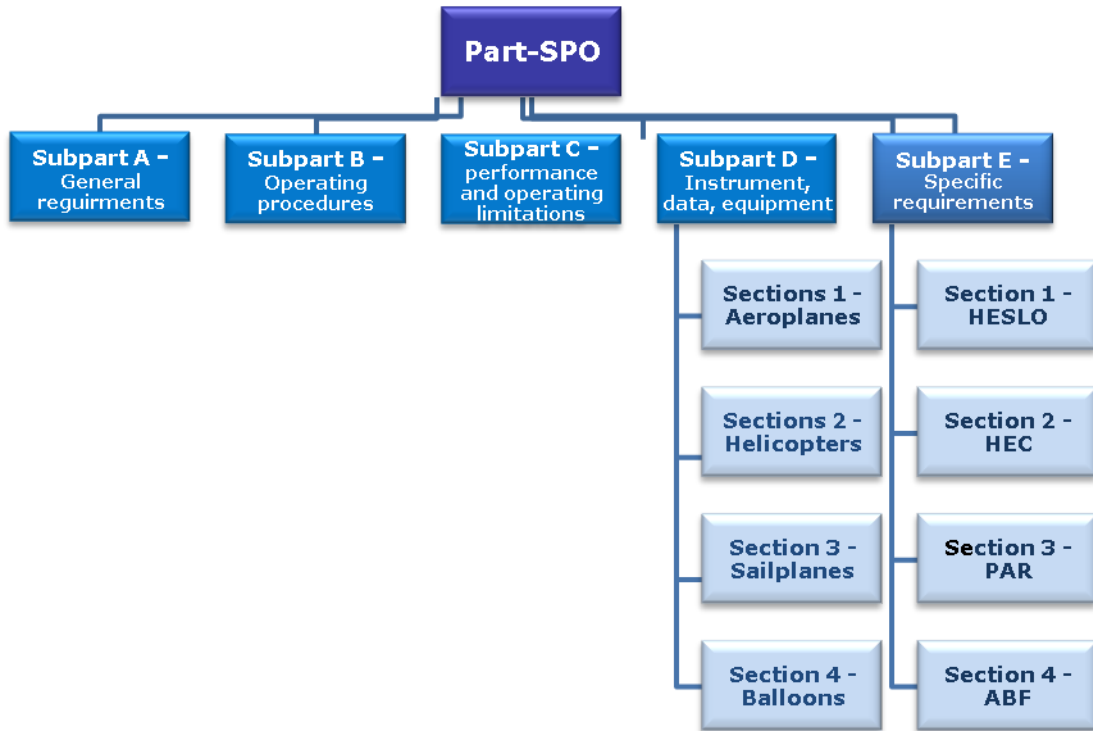
<sup>4</sup> Une exemption est en quelque sorte une mesure de transition qui laisse à l'État membre le choix de reporter la date de mise en œuvre d'une clause déterminée, pour une durée définie par la loi.



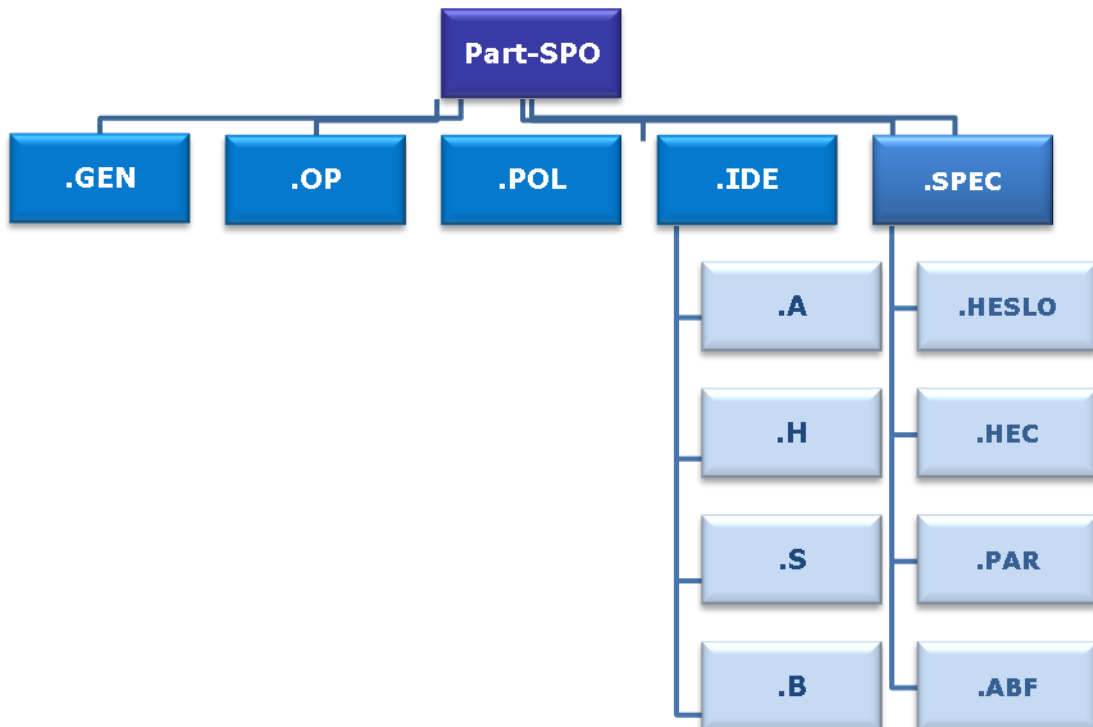
**Annexe VIII - partie-SPO****I. Champ d'application**

25. La partie-SPO doit être lue en tenant également compte des documents suivants:
- Règlement relatif aux exploitations aériennes, en particulier en ce qui concerne les dates de mise en application et les périodes de transition;
  - Annexe I - Définitions des termes utilisés aux annexes II à VIII;
  - Annexe II - partie-ARO contenant, entre autres, les exigences applicables aux autorités pour les exploitants SPO relatives aux responsabilités de supervision et de certification;
  - Annexe III - partie-ORO contenant les exigences applicables aux exploitants SPO effectuant des exploitations spécialisées commerciales et non commerciales d'aéronefs à motorisation complexe; et
  - Annexe V - partie SPA, qui contient les exigences relatives aux exploitations nécessitant des agréments spécifiques.
26. La partie-SPO contient les exigences techniques relatives aux exploitations spécialisées commerciales et non commerciales.
27. Cette partie comporte cinq sous-parties. La sous-partie D, SPO.IDE et la sous-partie E, SPO.SPEC sont elles-mêmes constituées de sections contenant les règles spécifiques aux aéronefs ainsi que les exploitations spécifiques.
28. La structure de ces sous-parties est similaire à celle des exigences essentielles de l'annexe IV au règlement de base.
29. La structure réglementaire, et en particulier les sections, ont été conçues de manière à permettre l'intégration future d'exigences relatives à des catégories d'aéronefs supplémentaires ou à des exploitations spécifiques sans requérir de modification particulière du texte réglementaire existant ou de la structure existante.
30. Les illustrations 4 et 5 fournissent un aperçu de la structure de la partie-SPO. La sous-partie E, propre à la partie-SPO, est expliquée plus en détail ci-après.

**Illustration 4: Structure de la partie-SPO – Titres des règles**



**Illustration 5: Structure de la partie-SPO – Identifiants de règle**



## II. Du travail aérien aux exploitations spécialisées

31. Jusqu'à présent, la seule référence aux travaux réalisés dans le secteur du travail aérien était soumise à l'approbation des JAA et suivant l'élaboration préliminaire du JAR-OPS4. Dans de nombreux États membres européens, les activités de travail aérien sont aujourd'hui réglementées en vertu des règles d'aviation générale et reposent sur l'annexe 6 partie II de l'OACI. Aucune SARP de l'OACI ne traite spécifiquement du travail aérien.
32. En 2006, le sous-groupe III du groupe de réglementation OPS.001 de l'AESA a été mis en place pour élaborer des règles applicables au travail aérien au moyen, si nécessaire, de la version préliminaire des JAR-OPS 0 et 4 et en tenant compte des normes nationales applicables à ce domaine. Le groupe de réglementation OPS.001 a proposé une version préliminaire des règles et a publié en 2009 le NPA relatif aux exploitations aériennes qui incluait également les travaux effectués par le sous-groupe III sur le travail aérien.
33. Le NPA 2009-02b spécifiait dans la sous-partie C les exigences relatives aux exploitations commerciales autres que de transport aérien commercial. Il a été nécessaire d'étudier cette sous-partie conjointement à la sous-partie A (GEN) établissant les exigences reposant sur l'annexe 6 partie II de l'OACI. À l'issue des phases de consultation publique, et en accord avec la Commission européenne, l'Agence a révisé sa structure réglementaire et pris la décision de diviser les règles en différentes parties. L'annexe VIII est désormais consacrée aux activités de travail aérien et repose principalement sur la sous-partie A et la sous-partie C du NPA 2009-02b. Le groupe de révision de l'AESA mis en place pour préparer le DRC a révisé le texte du NPA, en tenant compte de la nouvelle structure réglementaire et, en accord avec les membres de ce groupe de révision, il a été décidé de l'intituler partie-SPO.
34. Si la partie-SPO est principalement dédiée aux activités de travail aérien, son champ d'application reste néanmoins perçu comme plus large que ce que l'on considère généralement comme du travail aérien. En effet, d'autres types de vols ou d'exploitations pourront également être inclus à l'avenir dans cette partie: toutefois, ils n'entrent pas dans la catégorie du travail aérien en soi.
35. L'une des importantes modifications apportées au NPA est l'intégration à la partie-SPO des exploitations spécialisées à but non commercial. L'Agence a décidé d'élargir le champ d'application de la partie-SPO aux exploitants non commerciaux. En effet, si de nombreuses activités entrant dans la catégorie des exploitations spécialisées sont menées sans but commercial, les risques pour la sécurité restent les mêmes que ceux encourus dans le cadre d'exploitations spécialisées commerciales. Par conséquent, il aurait semblé préjudiciable de ne pas réglementer une catégorie d'exploitants qui réalisent les mêmes activités que les autres exploitants en se fondant sur le simple fait qu'ils effectuent leurs vols dans un contexte non commercial. En outre, des assouplissements ou des exigences supplémentaires s'appliquent et sont requis pour toute exploitation de travail aérien particulier. Leur inclusion à d'autres parties, telles que la partie-NCC et la partie-NCO, aurait eu des conséquences nuisibles sur la lisibilité de ces parties en les rendant plus complexes.

## III. Activités concernées par la partie-SPO

36. En 2006, le sous-groupe III du groupe de réglementation OPS.001 a identifié un certain nombre d'activités considérées comme des activités de travail aérien. Depuis lors,

L'Agence a identifié des activités supplémentaires susceptibles d'intégrer la liste proposée par le groupe de réglementation.

37. Deux points concernant le champ d'application de la partie-SPO ont fait l'objet de nombreux commentaires.
- Les activités répertoriées dans le champ d'application.
38. La principale réaction sur ce point fut la suivante: certaines de ces activités ne devraient pas être considérées comme des exploitations spécialisées, notamment les «vols de compétition» et le «tractage de planeurs». Selon certaines parties prenantes, ces activités constituent des exploitations normales soumises aux règles d'aviation générale et, par conséquent, n'ont pas à être réglementées en vertu des termes de cette partie.
- La nature de la liste des activités.
39. Plusieurs commentaires généraux, émis notamment par les autorités nationales, ont indiqué que le caractère non exhaustif de la liste des activités proposée ne permet d'identifier de manière fiable ni les activités couvertes par cette partie, ni celles qui ne le sont pas.
40. Aussi l'avis propose-t-il désormais une définition des termes «exploitation spécialisée» intégrée dans le règlement et comprenant les critères généraux orientés vers l'objet du vol. Cette définition est complétée par une liste des 19 catégories d'activités considérées comme constituant des exploitations spécialisées. Selon l'Agence, ces activités sont actuellement menées dans des États membres européens.
41. Les activités concernées par la partie-SPO sont les suivantes: opérations de chargement externe en hélicoptère, opérations de transport externe de charge humaine, opérations de surveillance en hélicoptère, opérations en parachute et parachutisme, vols agricoles, vols de photographie aérienne, tractage de planeurs, vols de publicité aérienne, vols d'étalonnage, vols de travaux de construction, y compris les opérations de déroulage de lignes électriques, opérations de défrichage à la scie, interventions de dépollution de l'eau en cas de déversement de pétrole, opérations de recherche en cas d'avalanche, opérations de surveillance, y compris les opérations de cartographie aérienne, activité de contrôle de la pollution, vols d'information médiatique, vols réalisés pour le tournage de films télévisuels ou cinématographiques, vols réalisés lors d'événements particuliers, y compris les vols de parade et de compétition, vols de garde de troupeaux et de sauvetage d'animaux, vols d'intervention vétérinaire, opérations funéraires en mer, vols de recherche scientifique (autres que ceux répertoriés dans l'annexe II du règlement n° 216/2008), ensemencement des nuages.
42. En raison de la multitude d'activités aériennes menées en Europe aujourd'hui, il est impossible d'établir une liste exhaustive<sup>5</sup>. De plus, à l'avenir, d'autres activités sont susceptibles de voir le jour et d'entrer dans la catégorie des exploitations spécialisées. L'Agence ne peut donc pas limiter les activités à celles répertoriées dans la section SPO.GEN.005. Par conséquent, il est précisé que toute activité autre que celles déjà répertoriées, et satisfaisant à l'un des critères exposés dans la définition, sera soumise à réglementation en vertu des termes de la partie-SPO. L'Agence considère que la liste des

---

<sup>5</sup> Il n'existe pas de définition du terme «travail aérien» englobant toutes les activités de travail aérien. En outre, la définition de l'OACI se limite à l'énumération d'exemples. Les autres autorités utilisent les termes «travail aérien», précisent certaines activités (par exemple aux États-Unis) ou les désignent (divers) par les termes «exploitations de vol particulières» et «événements d'aviation particuliers» (Canada).

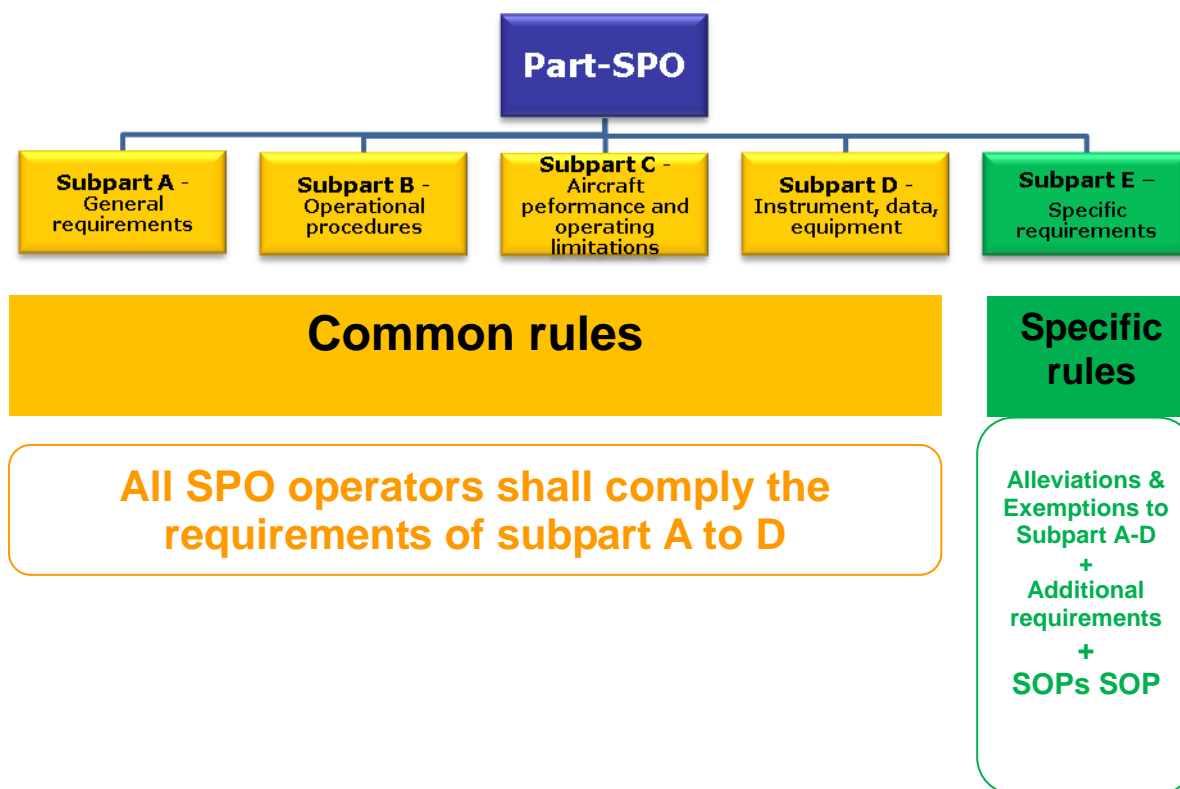
activités et la définition incluant les critères généraux permettront aux parties prenantes de déterminer l'appartenance d'une activité aérienne donnée à la partie-SPO.

43. En ce qui concerne les vols de compétition et le tractage de planeurs, le problème ne résidait pas tant dans la règle à proprement parler que dans le terme «spécialisé» et la crainte de voir à l'avenir des exigences supplémentaires être introduites. Les compétitions sont réalisées selon des règles spécifiques établies par l'organisateur de l'événement. Les aéronefs peuvent parfois effectuer des vols parallèles très rapprochés, proches de la surface ou encore exécuter des tâches particulières. En outre, la tension suscitée par le désir de gagner la course peut influencer la façon dont le vol est effectué et, par conséquent, augmenter les risques. Dans le cas du tractage de planeur, l'aéronef doit être équipé d'un dispositif particulier et le pilote doit posséder une qualification supplémentaire. D'autres mesures de précaution doivent être prises par rapport à un vol de plaisance ou de transport normal. Ces deux activités requièrent l'exécution d'une évaluation des risques particulière avant le vol ainsi que des procédures appropriées d'atténuation des risques; d'où leur intégration à la partie-SPO.

#### **IV. La nature particulière des exploitations spécialisées**

44. La partie-SPO concerne les règles applicables à des activités de natures très différentes. Elle contient un ensemble complet de règles recouvrant les exploitations spécialisées qui utilisent des aéronefs à motorisation complexe ainsi que d'autres types d'aéronefs.
45. Les exploitations répertoriées dans la partie-SPO affichent des caractéristiques particulières:
- l'aéronef est utilisé pour exécuter une tâche particulière, excluant essentiellement les vols de plaisance ou de transport «normaux»;
  - les tâches particulières présentent des risques spécifiques, d'où la nécessité de mettre en place des mesures d'atténuation particulières lorsque, par exemple, l'aéronef est piloté à très basse altitude, le vol est exécuté au moyen de manœuvres inhabituelles, des charges ou marchandises externes sont levées ou tractées, des personnes entrent ou sortent de l'aéronef en cours de vol, une substance est libérée depuis l'aéronef ou l'installation d'un équipement particulier est requis pour exécuter la mission associée au vol; et
  - l'opération peut impliquer la participation d'autres personnes que le pilote, c'est-à-dire des spécialistes affectés à une tâche particulière.
46. En outre, la partie-SPO introduit le concept de «spécialiste affecté à une tâche particulière». Un spécialiste affecté à une tâche particulière est une personne désignée par l'exploitant ou par un tiers, ou agissant en qualité d'entreprise, qui exécute des tâches au sol directement associées à une tâche spécialisée ou qui exécute des tâches spécialisées à bord ou depuis l'aéronef. Cette définition est incluse dans le règlement puisque ce terme y est employé.
47. Le recours à la dénomination «spécialiste affecté à une tâche particulière» a été vivement préconisé et demandé par le groupe de réglementation ainsi que la communauté du secteur du travail aérien chargée de commenter le NPA et le DRC. Les motifs invoqués et adoptés par l'Agence étaient la nécessité pour ces personnes de suivre une session d'information et de formation spéciale, quel que soit l'auteur de leur désignation, ainsi que l'obligation d'exécuter une mission de travail aérien. À cet égard, il a été estimé que la dénomination «passager» portait à confusion.

48. D'un point de vue juridique, les spécialistes affectés à une tâche particulière sont soit des membres d'équipage, soit des passagers. Conformément à la définition des termes «membre d'équipage» fournie en annexe I, un «membre d'équipage est une personne qui se voit attribuer par un exploitant des tâches à exécuter à bord d'un aéronef». S'il n'est pas désigné par l'exploitant, le spécialiste affecté à une tâche particulière est un passager.
49. Sous-partie E – Exigences particulières
50. L'Agence prend note de tous les commentaires positifs reçus durant la consultation du DRC à propos de l'introduction de cette sous-partie, qui a reçu un très bon accueil de la communauté du secteur du travail aérien et des autorités nationales.
51. La partie-SPO est divisée en 5 sous-parties. Les sous-parties A à D contiennent les règles communes applicables à tous les exploitants SPO. La sous-partie E a été introduite en vue de remplir les 3 objectifs particuliers suivants:
- Objectif 1: proposer des exigences supplémentaires si nécessaire. En raison de la diversité des activités entrant dans le cadre de la partie-SPO, des exigences supplémentaires sont parfois nécessaires et sont donc intégrées dans cette sous-partie, dans la mesure où elles ne sont pas applicables à tous les exploitants SPO. Par exemple, les exploitants d'hélicoptères exécutant des opérations de transport de charge doivent être munis d'un équipement supplémentaire par rapport à ceux requis en vertu de la sous-partie D (IDE) dans la mesure où la nature de la mission implique l'installation ou la mise à disposition d'un équipement spécifique, qui ne sera pas nécessaire dans le cadre d'autres activités.
  - Objectif 2: permettre les exemptions ou les assouplissements nécessaires des règles communes. Certaines règles contenues dans les sous-parties A à D peuvent ne pas être adaptées à tous les différents types d'exploitations spécialisées, voire risquent d'entraver l'exécution sécurisée de la mission si elles sont observées. Il est donc nécessaire de garantir la flexibilité et la proportionnalité de ces règles.
  - Objectif 3: inclure des spécifications détaillées servant de base aux procédures d'exploitation standard (SOP) des exploitants. Cette sous-partie comporte 2 spécifications détaillées, élaborées par des exploitants et révisées par l'Agence en consultation avec les experts du groupe de révision. Elles sont exposées dans les AMC afin de fournir la flexibilité nécessaire aux exploitations spécialisées. Si les exploitants SPO sont tenus de respecter des exigences de niveau supérieur, il est néanmoins important de leur assurer une flexibilité maximale pour une mise en œuvre efficace de ces exigences en vue de garantir une exécution appropriée et hautement sécurisée de la tâche spécialisée et des opérations.



52. Actuellement, 4 exploitations spécialisées ont été introduites dans cette sous-partie. La section 1 (Opérations de chargement externe en hélicoptère) et la section 2 (Transport externe de charge humaine) incluent les spécifications détaillées précédemment mentionnées. La section 3 (Opérations en parachute) et la section 4 (Vols acrobatiques) contiennent les assouplissements ou exemptions nécessaires. Des spécifications plus détaillées peuvent être élaborées au travers d'une tâche de réglementation séparée.
53. La sous-partie E est divisée comme suit:
- La section 1 – Les opérations de chargement externe en hélicoptère (HESLO) sont des activités exécutées à des fins de transport de charges externes par divers moyens (par exemple, sous élingue, en nacelles ou casiers externes). Certaines exigences d'équipement ont été ajoutées car considérées comme nécessaires pour la réalisation d'un vol HESLO. Cette section contient des spécifications dans les AMC qui ont fait l'objet d'un grand nombre de commentaires. Elles seront consultables en même temps que la Décision de l'AESA.
  - La section 2 – Les opérations de transport externe de charge humaine (HEC) sont des activités exécutées dans le but de transporter des êtres humains sous forme de charges externes en provenance ou à destination d'aérodromes ou de sites d'exploitation. Elles excluent les opérations de transfert de pilotes ou d'hélicoptère en mer réalisées dans le cadre de services médicaux d'urgence par hélicoptère, qui sont deux activités de transport aérien commercial entrant dans le champ d'application de la section SPA.HHO. En ce qui concerne les HESLO, des exigences d'équipement supplémentaire ont été ajoutées pour des raisons de sécurité. Les spécifications dans les AMC seront consultables en même temps que la Décision de l'AESA, et tiendront compte des réactions reçues pendant la consultation du DRC.

- La section 3 – Opérations en parachute (PAR), comporte plusieurs assouplissements apportés aux règles des sous-parties A à D afin de permettre aux parachutistes (dénommés dans la règle «spécialistes affectés à une tâche particulière») d'exécuter leur tâche. Par exemple, ils doivent être en mesure de sauter hors de l'aéronef et, de ce fait, l'exigence à limiter ne s'applique pas à leur cas. En outre, les spécialistes affectés à une tâche particulière qui exécutent des vols de parade impliquant l'utilisation de dispositifs fumigènes ne sont pas tenus d'observer (dans certaines conditions) l'exigence interdisant la libération de marchandises dangereuses au-dessus de zones habitées, sans quoi ils ne seraient pas en mesure d'exécuter leur tâche. De plus, un assouplissement est intégré concernant les exigences relatives à l'oxygène, et une exemption a été identifiée pour éviter les exigences d'équipement impossibles à respecter. Enfin, une exigence supplémentaire de détermination du port d'un ELT par le pilote commandant de bord a été insérée en ce qui concerne les opérations en ballon au-dessus de l'eau au cours desquelles plus de 6 personnes peuvent être transportées.
- La section 4 – Vols acrobatiques (ABF), contient les exemptions nécessaires pour éviter l'imposition d'un nombre trop important d'exigences inutiles pour ce type d'opération. Des exemptions sont introduites pour éviter le transport de trousse de premiers secours ou d'un extincteur à main.

## **V. Réactions spécifiques et principales modifications**

### ***SPO.GEN.106 Responsabilités du spécialiste affecté à une tâche particulière***

54. Une nouvelle disposition a été rédigée afin d'identifier clairement les responsabilités du spécialiste affecté à une tâche particulière. Comme indiqué précédemment, les spécialistes affectés à une tâche particulière peuvent être parfois considérés comme des membres d'équipage, dont les responsabilités sont définies dans la section SPO.GEN.105, ou comme des passagers. Afin de produire une définition claire des responsabilités associées à ces deux statuts, la section SPO.GEN.106 indique les fonctions et obligations des spécialistes affectés à une tâche particulière n'agissant pas en qualité de membres d'équipage.

### ***SPO.GEN.155 Transport de marchandises dangereuses***

55. Le transport de marchandises dangereuses doit être exécuté en application des instructions techniques de l'OACI. Ce paragraphe précise les cas dans lesquels des marchandises dangereuses peuvent être transportées sans autorisation spécifique conformément à la sous-partie SPA.DG. Tel est le cas par exemple lorsque des marchandises dangereuses sont transportées à bord de l'aéronef prévu à des fins spécialisées. Les instructions techniques de l'OACI énumèrent les cas concernés. Un assouplissement supplémentaire est également envisagé dans la sous-partie E en ce qui concerne les HESLO lorsque les exploitants transportent des marchandises dangereuses à destination ou en provenance de sites non habités ou de zones reculées. La mise en application de l'intégralité des dispositions concernées dans les instructions techniques n'a pas été considérée réalisable. Cette exemption doit être approuvée par l'autorité compétente.



**SPO.OP.130/131 Carburant et lubrifiant – avions/hélicoptères**

56. En ce qui concerne les vols VFR, le pilote commandant de bord ne doit entreprendre un vol que s'il est certain que l'hélicoptère dispose de suffisamment de carburant et de lubrifiant pour atteindre l'aérodrome ou le site d'exploitation où il doit atterrir, et transporter suffisamment de carburant et de lubrifiant pour 20 minutes de vol. De nombreuses parties prenantes ont demandé l'introduction d'un assouplissement en raison de la nécessité, dans le cadre de nombreux vols de travail aérien de courte durée, de maintenir les aéronefs aussi légers que possible afin de permettre l'exécution de la tâche. Suite à cette demande, l'Agence autorise désormais les exploitants à transporter du carburant et du lubrifiant pour 10 minutes de vol, uniquement si le vol reste dans un rayon de 25 NM de l'aérodrome ou du site d'exploitation de départ.

**SPO.OP.135 Informations de sécurité**

57. La session d'information de sécurité est adaptée à la nature particulière des exploitations spécialisées et doit être plus approfondie que la session d'information des passagers standard. Elle peut être remplacée par un programme de formation.

**SPO.OP.185 Simulation en vol de situations anormales**

58. Conformément aux règles générales, cette exigence interdit au pilote commandant de bord d'effectuer des simulations (de situations anormales ou d'urgence) lors du transport de spécialistes affectés à une tâche particulière, sauf à des fins d'entraînement.

**SPO.OP.200 Détection de proximité du sol**

59. Cette exigence contient une règle de sécurité très générale stipulant que, dès qu'un membre de l'équipage de conduite ou un dispositif avertisseur de proximité du sol détecte une trop grande proximité du sol, le pilote doit réagir immédiatement pour rétablir des conditions de vol sûres. Toutefois, dans le cas de certaines exploitations spécialisées, telles que les vols agricoles (où le vol doit être effectué à une distance du sol inférieure à celle qui déclenche le GPWS), il a été considéré essentiel d'octroyer au pilote la flexibilité nécessaire pour le désactiver.

**SPO.OP.205 Système anticollision embarqué (ACAS) - avions et hélicoptères à motorisation complexe**

60. Cette exigence oblige l'exploitant à mettre en place des procédures en vue de garantir, une fois l'ACAS II installé et en état de fonctionnement, son utilisation conforme au règlement (UE) n° 1332/2011. Dans le cas où il est installé et en état de fonctionnement, le principe applicable au dispositif avertisseur de proximité du sol doit être appliqué. Cet assouplissement concerne les activités telles que les vols de compétition ou acrobatiques au cours desquels les aéronefs effectuent parfois des vols parallèles très rapprochés.

**SPO.POL.146 Critères de performance - Hélicoptères**

61. Cette disposition comporte les exigences relatives aux catégories de performance applicables aux hélicoptères survolant des zones habitées. Cette exigence a été

largement commentée, notamment la section SPO.POL.146 a). Les exploitants d'hélicoptères se sont fermement opposés à l'obligation d'appartenir uniquement à la catégorie A pour pouvoir survoler ces zones. Ils expliquent qu'une telle exigence aurait pour effet d'empêcher complètement leur activité dans la mesure où la plupart d'entre eux n'utilisent aujourd'hui que des hélicoptères de catégorie de performance B, même en zone habitée. L'Agence a pris cette situation en considération. L'exigence a été modifiée de manière à permettre aux hélicoptères de catégorie de performance B de survoler les zones habitées, mais à deux conditions: des mesures de sécurité doivent être prises pour prévenir tout risque majeur pour les personnes ou les biens au sol et, une fois ces mesures de sécurité mises en place, l'exploitation doit être approuvée par l'autorité compétente.

### **Transport et utilisation d'oxygène de subsistance**

62. Les règles suivantes relatives à l'équipement d'alimentation en oxygène destiné aux avions et hélicoptères à motorisation non complexe ont fait l'objet de nombreux commentaires et discussions:
- SPO.OP.195 Utilisation de l'oxygène de subsistance, et
  - SPO.IDE.A/H.175 Oxygène de subsistance - avions/hélicoptères non-pressurisés.
63. Il est généralement demandé d'assouplir ces règles pour les SPO, conformément aux pratiques opérationnelles actuelles dans certains États membres.
64. Lors du passage en revue des commentaires et documents reçus à ce sujet, l'Agence a souligné ce qui suit:
- Les exigences relatives aux hélicoptères pressurisés ont été supprimées parce qu'aucun hélicoptère pressurisé n'est exploité dans l'UE.
  - Le texte actuel concernant les avions a été maintenu conforme aux exigences NCC.IDE et NCO.IDE, dans la mesure où le risque d'hypoxie couru par le pilote est susceptible de provoquer des situations dangereuses mettant en péril la vie de tiers de façon inacceptable.
  - L'Agence a pris en compte, en particulier, le fait que la physiologie humaine n'est pas différente selon la nature des exploitations ou la complexité des aéronefs.
  - L'Agence a également pris acte des évaluations réalisées par l'OACI sur le sujet, consultables dans la dernière version du document 8984 Manuel de médecine aéronautique civile, datant de 2008. Ce document contient notamment une description des effets de l'hypoxie à différentes altitudes et atteste la nécessité de cette exigence.
  - Toutefois, les éléments suivants ont été reconnus:
    - Les exigences de transport et d'utilisation d'oxygène de subsistance auraient une importante répercussion sur certaines activités SPO.
    - L'expérience générale de certains exploitants SPO dans le domaine des exploitations à haute altitude sans oxygène
    - Les pilotes et spécialistes affecté à une tâche particulière ayant une expérience bien établie dans certaines régions montagneuses sont susceptibles d'être physiologiquement adaptés à ces altitudes.

- Des critères atténuant le risque et limitant le temps d'exposition à haute altitude sans oxygène peuvent être définis et mis en application dans les SOP.
- Par conséquent, si elle maintient cette exigence générale relative au transport et à l'utilisation d'oxygène de subsistance, l'Agence a pris en compte la nature particulière de certaines activités SPO et a envisagé l'assouplissement de cette exigence dans certaines conditions, sous réserve de l'approbation préalable de l'autorité compétente.

### ***Équipement d'atténuation des écrasements***

65. Cette exigence a été supprimée compte tenu du nombre de commentaires reçus faisant état des difficultés rencontrées pour la mettre à exécution de manière proportionnée et en tenant compte des questions de conception et du temps de mise en œuvre. L'Agence prévoit de réexaminer cette exigence par le biais d'une tâche de réglementation dédiée.

### ***SPO.IDE.A.130 Système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS)***

66. Ce texte a été révisé de manière à établir clairement l'applicabilité de cette exigence, et des assouplissements ont été ajoutés dans la sous-partie E.

### ***SPO.IDE.H.195 Survol d'une étendue d'eau – hélicoptères à motorisation non complexe et SPO.IDE.H.197 Gilets de sauvetage – hélicoptères à motorisation complexe***

67. Cette exigence concernant le dispositif électrique d'éclairage des gilets de sauvetage a été maintenue pour les hélicoptères, conformément aux parties NCC et NCO. En outre, à la suite des commentaires reçus, il a été précisé que les gilets de sauvetage ne doivent pas nécessairement être rangés dans certains emplacements aisément accessibles pour utilisation, mais peuvent également être directement portés par les personnes auxquelles ils sont destinés.
68. Des conditions ont également été ajoutées pour prendre en considération le cas des types d'hélicoptère bimoteur classés dans la catégorie des «hélicoptères à motorisation non complexe»

### ***SPO.IDE.B.140 Équipements divers***

69. L'applicabilité de certains éléments inclus dans l'équipement divers des ballons, tels que les gants de protection ou le couteau, a été révisée concernant la catégorie de ballon, à la suite de commentaires et de conseils fournis par des experts.

Cologne, le 16 avril 2012

P. GOUDOU  
Directeur exécutif