



**YTTRANDE NR 02/2012**

**FRÅN EUROPEISKA BYRÅN FÖR LUFTFARTSSÄKERHET**

**AV DEN 16 APRIL 2012**

**över en kommissionsförordning om tillämpningsföreskrifter för flygdrift**

***Flygdrift – OPS (Del-SPO)***



## Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>4</b>
<b>Inledning .....</b>	<b>5</b>
I. Allmänt .....	5
II. Yttrandets omfattning .....	5
III. Samråd .....	6
IV. Praxis för regelnumrering .....	8
<b>Förordningen om flygdrift .....</b>	<b>10</b>
I. Tillämpningsområde .....	10
II. Översikt över reaktioner .....	10
III. Förklaringar .....	10
<b>Bilaga VIII - Del-SPO .....</b>	<b>11</b>
I. Syfte.....	11
II. Från bruksflyg till specialiserad verksamhet .....	13
III. Verksamhet som täcks av Del-SPO .....	13
IV. Särskilda särdrag för specialiserad verksamhet .....	14
V. Särskilda synpunkter och viktiga förändringar .....	17

### **Sammanfattning**

Detta yttrande omfattar följande dokument:

- Ändring av förordningen om flygdrift inklusive ändringar av bilaga I – Definitioner.
- Bilaga VIII – Del-SPO, tekniska krav för specialiserad verksamhet (kommersiell och icke-kommersiell) med flygplan, helikoptrar, segelflygplan och ballonger.

Dessa krav har utarbetats utifrån följande mål:

- Bibehålla en hög säkerhetsnivå.
- Säkerställa proportionerliga regler.
- Garantera flexibilitet och effektivitet för operatörer och myndigheter.

Detta yttrande är resultatet av en omfattande samrådsprocess med myndigheter, organisationer, operatörer och luftfartsexperter.

Yttrandet över de resterande avsnitten i bilaga IV – Del-CAT för segelflygplan och ballonger samt flygningar A till A med flygplan och helikoptrar – kommer att publiceras längre fram.

## **Inledning**

### **I. Allmänt**

1. Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008<sup>1</sup> (nedan kallad *grundförordningen*), ändrad genom förordning (EG) nr 1108/2009<sup>2</sup>, fastställs en lämplig och övergripande ram för att utarbeta och genomföra gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden på det civila luftfartsområdet.
2. Syftet med detta yttrande är att bistå Europeiska kommissionen med att fastställa tillämpningsföreskrifter för flygdrift.
3. Yttrandet har antagits enligt det förfarande som angetts av styrelsen för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (nedan kallad *byrån*)<sup>3</sup>, i enlighet med bestämmelserna i artikel 19 i grundförordningen.

### **II. Yttrandets omfattning**

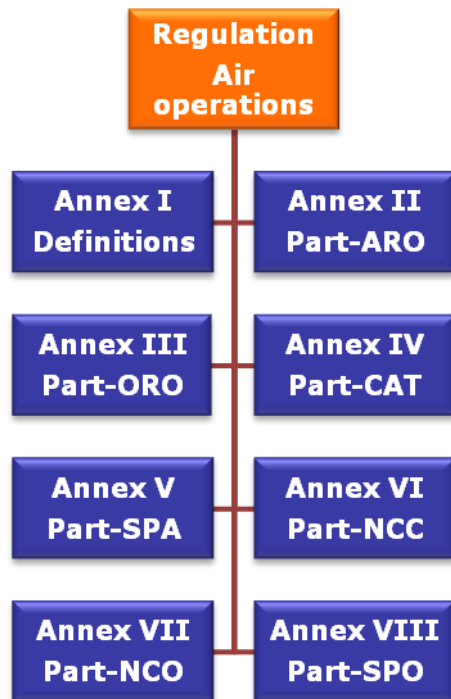
4. Detta yttrande omfattar följande dokument:
  - Ändring av förordningen om flygdrift inklusive ändringar av bilaga I – Definitioner.
  - Bilaga VIII – Del-SPO, tekniska krav för specialiserad verksamhet (kommersiell och icke-kommersiell) med flygplan, helikoptrar, segelflygplan och ballonger.
5. Dokumenten till detta yttrande baseras på den reviderade regelstruktur som föreslogs av kommissionen och byrån i april 2011. Följande tabell ger en översikt över bilagorna till förordningen om flygdrift.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG. *EUT L 79, 19.3.2008, s. 1–49.*

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1108/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förordning (EG) nr 216/2008 inom området flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster och om upphävande av direktiv 2006/33/EG. *EUT L 309, 24.11.2009, s. 51–70.*

<sup>3</sup> Styrelsens beslut rörande det förfarande som ska användas då byrån avger ett yttrande samt utfärdar certifieringsspecifikationer och vägledande materiel (regleringsförfarandet). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

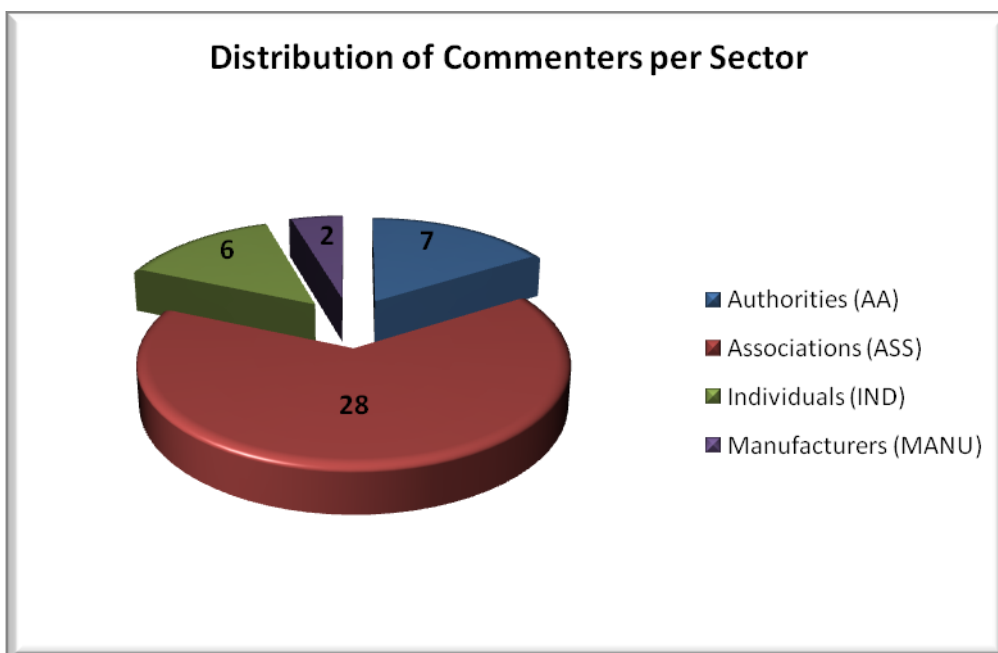
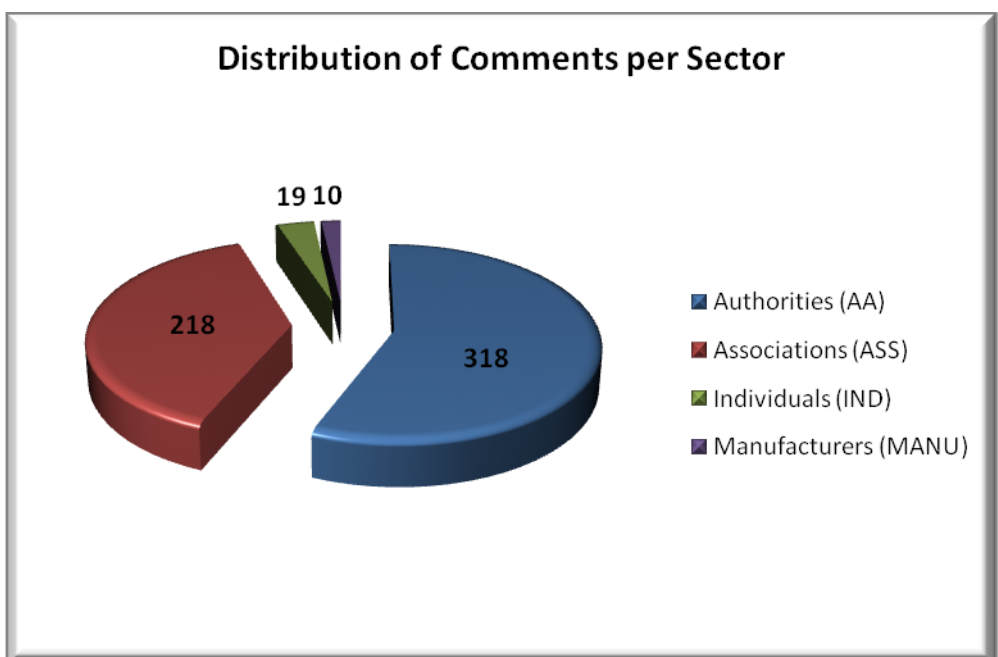
**Figur 1: Bilagor till förordningen om flygdrift**

### III. Samråd

6. Detta yttrande baseras på NPA 2009-02 med förslag till tillämpningsföreskrifter samt tillhörande AMC och vägledande material för flygdrift.
  - Samrådsfasen för NPA
7. NPA 2009-02 offentliggjordes på EASA:s webbplats (<http://www.easa.europa.eu>) den 30 januari 2009. Samrådsperioden upphörde den 31 juli 2009. Byrån fick in sammanlagt 13 775 synpunkter, varav ca 350 synpunkter gällde detta yttrandes omfattning.
  - Samrådsfasen för CRD (Comment Response Document)
8. Sammanfattning av synpunkterna, tillhörande svar till sammanfattade synpunkter samt den föreslagna reviderade regeltextern diskuterades ingående med följande fyra granskningsgrupper för regleringsarbetet (RG):
  - RG01 (CAT), med inriktning på reglerna för kommersiell flygtransport.
  - RG02 (SPO), med inriktning på reglerna för specialiserad verksamhet.
  - RG03 (NCC), med inriktning på reglerna för icke-kommersiell verksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg.
  - RG04 (NCO), med inriktning på reglerna för icke-komplexa motordrivna luftfartyg.
9. Utkastet till CRD-text om Del-SPO granskades av RG02.
10. Byrån gjorde också en konsekvenskontroll gentemot andra delar (Del-CAT samt Del-NCC och Del-NCO) innan förteckningen med synpunkter och svar offentliggjordes.
11. På basis av ett omfattande samråd med myndigheter, organisationer och operatörer publicerade byrån CRD OPS II den 27 september 2011. Reaktionsperioden upphörde den 31 januari 2012.

- Möte med granskningsgruppens ledamöter samt webbkonferens
12. Under samrådsfasen anordnade byrån ett ytterligare möte med ledamöterna i RG02 (SPO) den 23–24 november för att diskutera den publicerade CRD-texten. Under det här mötet kunde CRD-texten förbättras och allmänt samförstånd uppnåddes. De frågor som i första hand diskuterades var prestandakriterierna för helikoptrar och de båda operativa standardförfarandena för HESLO och HEC.
  13. Utöver mötet med granskningsgruppens ledamöter anordnade byrån en offentlig webbkonferens den 29 november 2011 för att presentera CRD-dokumentet samt för att utbyta diskussioner och information om Del-SPO. Den feedback som inkom var positiv.
    - Reaktionen på förteckningen med synpunkter och svar (CRD)
  14. Byrån mottog reaktioner på förteckningen med synpunkter och svar från 43 organ, inklusive nationella myndigheter, tillverkare, sammanslutningar och enskilda personer. Det totala antalet kommentarer är cirka 560, varav 15 procent är dubbleringar.

I följande figurer redovisas en översikt över reaktionerna.

**Figur 2: Översikt över synpunktslämnare som inkommit med reaktioner****Figur 3: Översikt över inkomna synpunkter**

15. Alla reaktioner har bedömts och besvarats samt beaktats när ändringen av bilaga VIII till detta yttrande utarbetades.

#### **IV. Praxis för regelnumrering**

16. I linje med byråns riktlinjer för att utarbeta reglering har följande praxis för regelnumrering tillämpats på tillämpningsföreskrifterna:

<Del>.<Kapitel>.<Avsnitt>.<N>

Förklaring:



- <Del>: obligatoriskt – upp till fyra bokstäver eller siffror  
exempel: SPO
- <Kapitel>: obligatoriskt – upp till fyra bokstäver eller siffror  
exempel: GEN, OP, POL, IDE, SPEC
- <Avsnitt>: obligatoriskt – upp till fem bokstäver eller siffror  
exempel: SPO.SPEC.HESLO
- <N>: obligatorisk – regelnummer – tre siffror, med början från 100, följande nummer numreras normalt i steg om 5.

## **Förordningen om flygdrift**

### **I. Tillämpningsområde**

17. I förordningen om flygdrift fastställs den allmänna tillämpligheten för de delar som den omfattar. Här föreslås också övergångsåtgärder i form av undantagsklausuler<sup>4</sup>. Den har utarbetats som en ändringsförordning och bygger på den ursprungliga förordning för OPS som EASA-kommittén röstade igenom för CAT-paketet (yttrande 04/2011).

### **II. Översikt över reaktioner**

18. Reaktionerna som mottogs på förordningen för OPS fokuserade på konsekvent terminologi, övergångsbestämmelser, frågan om samtliga kommersiella operatörer bör certifieras eller ej, tillämpningsområde för och definition av specialiserad verksamhet samt definitionen av uppdragsspecialist.

### **III. Förklaringar**

19. I artikel 1.1–4 i ändringsförordningen fastställs tillämpningsområdet för förordningen som avser kommersiell och icke-kommersiell specialiserad verksamhet. För kommersiella specialiserade operatörer ska det krävas ett certifikat, medan icke-kommersiella specialiserade operatörer av komplexa motordrivna flygplan och helikoptrar kommer att behöva deklarerat sin verksamhet för den behöriga myndigheten. Tillhörande bestämmelser om certifierings-, deklarations- och organisationskrav (Del-ORO) publicerades redan i samband med EASA-yttrande 04/2011.
20. Artikel 1.5 innehåller en definition av kommersiell och icke-kommersiell specialiserad verksamhet samt av uppdragsspecialist. Ytterligare förklaring finns i kapitlen III och IV nedan.
21. Det har lagts till en ny bilaga VIII, Del-SPO, som innehåller de tekniska kraven för operativa förfaranden, prestanda, utrustning och vissa allmänna krav för all specialiserad verksamhet (artikel 1.11). Tillämpligheten i samband med detta fastställs i artikel 1.8. Såväl kommersiella som icke-kommersiella specialiserade operatörer måste dessutom ha ett särskilt godkännande när de utför verksamhet i angivet luftrum, bedriver verksamhet för lägre minima eller transporterar farligt gods. De bestämmelser som avser denna typ av verksamhet och godkännanden finns i Del-SPA (verksamhet som kräver särskilda godkännanden), som publicerades tillsammans med yttrande 04/2011. För detta krävs ingen ändring av förordningen.
22. Artikel 1.9 innehåller förtydliganden i fråga om tillämpliga FTL-krav. I nuläget ska de nationella bestämmelserna fortsätta att gälla för specialiserad verksamhet. Tillhörande tillämpningsföreskrifter kommer att föreslås längre fram.
23. Artikel 1.10 i ändringsförordningen innehåller undantagsbestämmelserna. Med tanke på att det inte har upprättats några harmoniserade bestämmelser i fråga om specialiserad verksamhet och att vissa operatörer behöver certifieras föreslås ett generellt undantag på tre år.
24. I artikel 2 anges slutligen kraven för att ändringsförordningen ska träda i kraft.

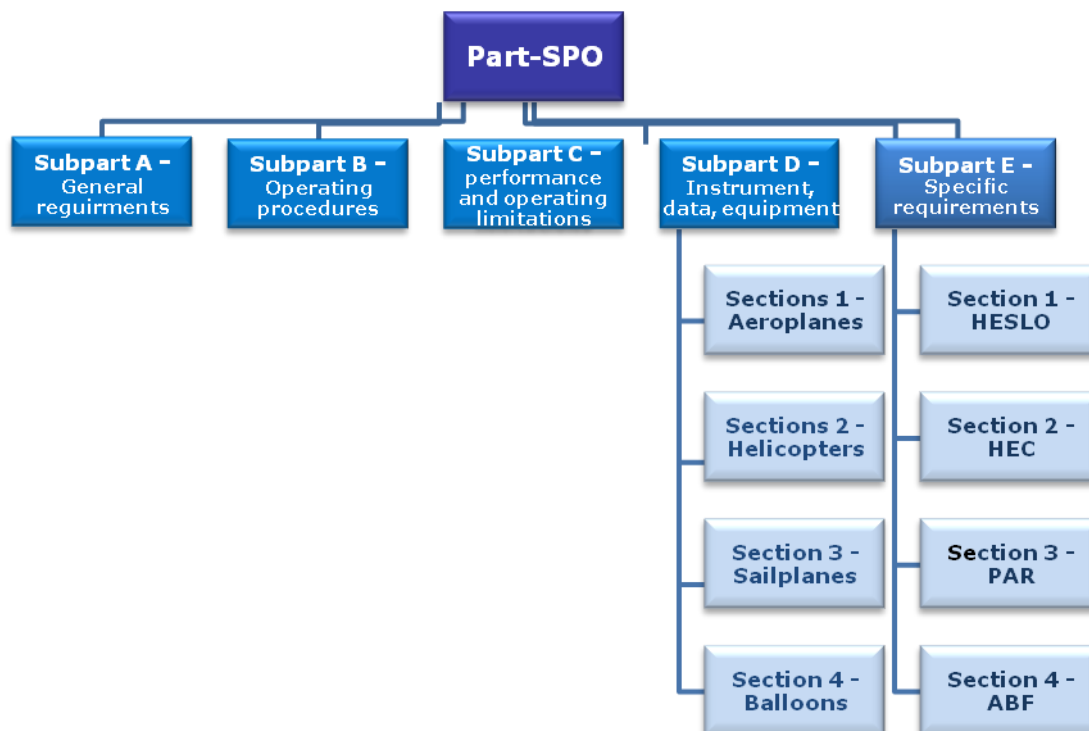
---

<sup>4</sup> En undantagsklausul är en typ av övergångsåtgärd som ger medlemsstaterna möjlighet att senarelägga genomförandedatumet för en viss bestämmelse, fram till en viss lagstadgad tidsgräns.

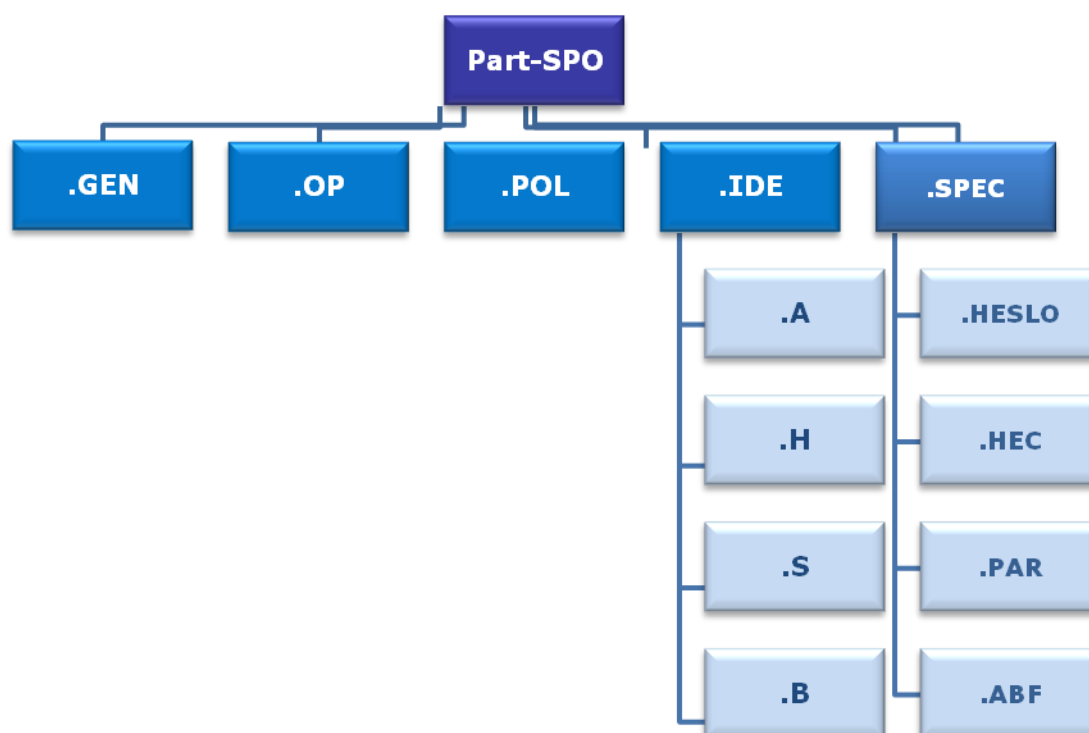
**Bilaga VIII - Del-SPO****I. Syfte**

25. Del-SPO bör läsas tillsammans med
  - förordningen om flygdrift, framför allt vad gäller genomförandedatum och övergångsperioder,
  - bilaga I – definitioner av begrepp som används i bilagorna II–VIII,
  - bilaga II – Del-ARO som bland annat innehåller myndighetskrav för SPO-operatörer vad gäller tillsynsansvar och certifiering,
  - bilaga III – Del-ORO som bland annat innehåller organisationskrav för SPO-operatörer som utför kommersiell specialiserad verksamhet och icke-kommersiell specialiserad verksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg, och
  - bilaga V – Del-SPA, som innehåller kraven för drift som kräver särskilt tillstånd.
26. Del-SPO innehåller de tekniska kraven för kommersiell och icke-kommersiell specialiserad verksamhet.
27. Den består av fem kapitel. Kapitel D, SPO.IDE, och kapitel E, SPO.SPEC, är ytterligare indelat i avsnitt med särskilda regler för olika typer av luftfartyg och specifik verksamhet.
28. Kapitelstrukturen är jämförbar med strukturen för de väsentliga kraven i grundförordningens bilaga IV.
29. Regelstrukturen, och framför allt avsnitten, har utformats på ett sådant sätt att kraven för ytterligare luftfartygskategorier eller specifik verksamhet ska kunna läggas till framöver utan att man behöver göra ändringar i den befintliga regeltextern eller i den befintliga strukturen.
30. I figur 4 och 5 visas en översikt över strukturen för Del-SPO. Kapitel E gäller särskilt för Del-SPO och förklaras mer ingående nedan.

Figur 4: Struktur för Del-SPO – Rubriker



Figur 5: Struktur för Del-SPO – Regelidentifikatorer



## II. Från bruksflyg till specialiserad verksamhet

31. Hittills har arbeten som utförs inom bruksflygsområdet endast nämnts i samband med den övergripande JAA-ramen och utarbetandet av förslaget till JAR-OPS4. I många av Europas medlemsstater regleras bruksflygsverksamhet i dag genom reglerna för allmänflyget och baseras på ICAO bilaga 6 del II. ICAO har inga normer och rekommenderad praxis som täcker just bruksflyget.
32. Under 2006 bildades EASA:s undergrupp III till regleringsgruppen OPS.001 i syfte att utarbeta regler för bruksflyg med hjälp av förslaget till JAR-OPS 0 respektive 4, beroende på vilken del som var tillämplig. I samband med detta beaktades även de nationella normerna inom detta område. Regleringsgruppen OPS.001 lade fram förslag till regler och publicerade 2009 NPA-dokumentet om flygdrift, som även omfattade det arbete som undergrupp III hade utfört om bruksflyg.
33. I NPA 2009-02b fastställdes kraven för annan kommersiell trafik än kommersiell flygtransport enligt kapitel C. Detta kapitel skulle läsas tillsammans med kapitel A (GEN), som innehöll de krav som grundades på ICAO bilaga 6 del II. Till följd av de offentliga samrådsfaserna har byrån, i samförstånd med Europeiska kommissionen, reviderat regelstrukturen och beslutat att dela upp reglerna i olika delar. Bilaga VIII täcker nu bruksflygsverksamhet och bygger till stor del på kapitel A och kapitel C i NPA 2009-02b. Den EASA-granskningsgrupp som bildats för att utarbeta förteckningen med synpunkter och svar (CRD) granskade NPA-texten med hänsyn till den nya regelstrukturen och i samförstånd med ledamöterna i denna granskningsgrupp beslöt man att detta kapitel skulle få beteckningen Del-SPO.
34. Även om Del-SPO nu i huvudsak gäller bruksflygsverksamhet, ska tillämpningsområdet för Del-SPO ses som mer omfattande än det man normalt brukar betrakta som bruksflyg. Framöver kan även andra typer av flygningar eller verksamhet inkluderas i denna del: men de ingår inte i sig i kategorin bruksflyg.
35. En viktig förändring i förhållande till NPA-dokumentet är att Del-SPO nu även inbegriper specialiserad verksamhet som bedrivs icke-kommersiellt. Byrån beslöt att utvidga tillämpningsområdet för Del-SPO till icke-kommersiella operatörer. Många olika verksamheter som räknas som specialiserad verksamhet bedrivs icke-kommersiellt, men säkerhetsriskerna är ändå desamma som för specialiserad verksamhet som utförs kommersiellt. Det skulle följaktligen ha förefallit ofördelaktigt att inte reglera en kategori av operatörer som faktiskt utför samma verksamhet som andra operatörer utför enbart på grund av att de utför en flygning utanför ett kommersiellt sammanhang. Dessutom ska lättnader eller ytterligare krav tillämpas och krävas för all specifik bruksflygsverksamhet. Att låta dem ingå i andra delar, som Del-NCC och Del-NCO, skulle ha inverkat negativt på dessa delars läsbarhet och därigenom gjort dem mer komplexa.

## III. Verksamhet som täcks av Del-SPO

36. Under 2006 identifierade undergrupp III till regleringsgruppen OPS.001 en rad olika verksamheter som ansågs utgöra bruksflygsverksamhet. Efter detta har byrån identifierat ytterligare verksamheter som kan anses ingå i den lista som denna regleringsgrupp har föreslagit.
37. När det gäller tillämpningsområdet för Del-SPO var det två olika aspekter som gav upphov till många synpunkter.
  - De verksamheter som angetts ingå i tillämpningsområdet.
38. Den främsta reaktionen här var att en del av dessa verksamheter inte bör betraktas som specialiserad verksamhet, framför allt "tävlingsflygningar" och "bogsering av segelflygplan". Enligt vissa aktörer utgör dessa verksamheter normal drift som faller under reglerna för allmänflyget och därför inte bör regleras genom denna del.

- Utformningen av listan över verksamheter.
39. Framför allt från de nationella myndigheterna har det kommit generella synpunkter om att listans icke-uttömmande karaktär gör att man inte säkert kan veta vilka verksamheter som täcks av denna del eller ej.
40. I yttrandet föreslås det nu därför att specialiserad verksamhet ska definieras på ett sådant sätt i förordningen att den inbegriper allmänna kriterier gällande flygningens syfte. Detta kompletteras med en lista omfattande 19 olika kategorier av verksamheter som anses utgöra specialiserad verksamhet. Detta är de verksamheter som enligt byråns kännedom äger rum i de europeiska medlemsstaterna i dag.
41. Följande verksamheter täcks av Del-SPO: helikopterverksamhet med yttre last (HEL), helikopterverksamhet med yttre mänsklig last (HEC), lantmåteriverksamhet som utförs med helikopter, fallskärmsverksamhet, jordbruksflygningar, flygfotoflygningar, bogsering av segelflygplan, flygreklamflygningar, kalibreringsflygningar, Flygningar i samband med bygg- och anläggningsarbeten, inklusive kraftledningsarbeten och skogsröjning, oljesanering, lavinröjning, Lantmåteriverksamhet, inklusive flygkartsverksamhet och utsläppskontroll, nyhetsrapporteringsflygningar, TV- och filmflygningar, flygningar i samband med särskilda arrangemang, inklusive flyguppvisningar och tävlingsflygningar, flygningar för att driva och undsätta djur samt transportera ut veterinär, begravningsverksamhet till havs, forskningsflygningar (för andra ändamål än de som avses i bilaga II i förordning nr 216/2008) och molnsådd.
42. Eftersom det utförs så många olika bruksflygsaktiviteter i Europa i dag, är det inte möjligt att upprätta en uttömmande lista<sup>5</sup>. I framtiden kan det också komma att utvecklas nya verksamheter som skulle gälla som specialiserad verksamhet. Byrån kan därför inte begränsa verksamheterna till dem som räknas upp under SPO.GEN.005. Det är mot denna bakgrund som det klargörs att varje annan verksamhet som inte redan har angetts och som uppfyller ett av kriterierna i definitionen ska regleras genom Del-SPO. Byrån anser att aktörerna kommer att kunna identifiera om en bruksflygsverksamhet omfattas av Del-SPO eller ej med hjälp av listan över verksamheter tillsammans med definitionen som innehåller allmänna kriterier.
43. Beträffande tävlingsflygningar och bogsering av segelflygplan handlade det inte så mycket om regeln i sig utan om begreppet "specialiserad" och farhågorna om att det kan komma att införas ytterligare krav i framtiden. Tävlingar genomförs enligt särskilda regler som fastställs av evenemangets arrangör. Luftfartyg kan flyga mycket nära varandra eller nära markytan eller också kan särskilda uppgifter behöva utföras. Stressen att vinna en tävling kan också påverka hur flygningen genomförs och därigenom öka riskerna. Vad gäller bogsering av segelflygplan måste luftfartyget vara specialutrustat och piloten ha en ytterligare behörighet. Andra försiktighetsåtgärder behöver vidtas än vid en vanlig nöjes- eller transportflygning. För båda dessa verksamheter behöver en särskild riskbedömning göras innan flygningen genomförs och korrekta förfaranden följas för att reducera riskerna. Detta är anledningen till att de har tagits med i Del-SPO.

#### **IV. Särskilda särdrag för specialiserad verksamhet**

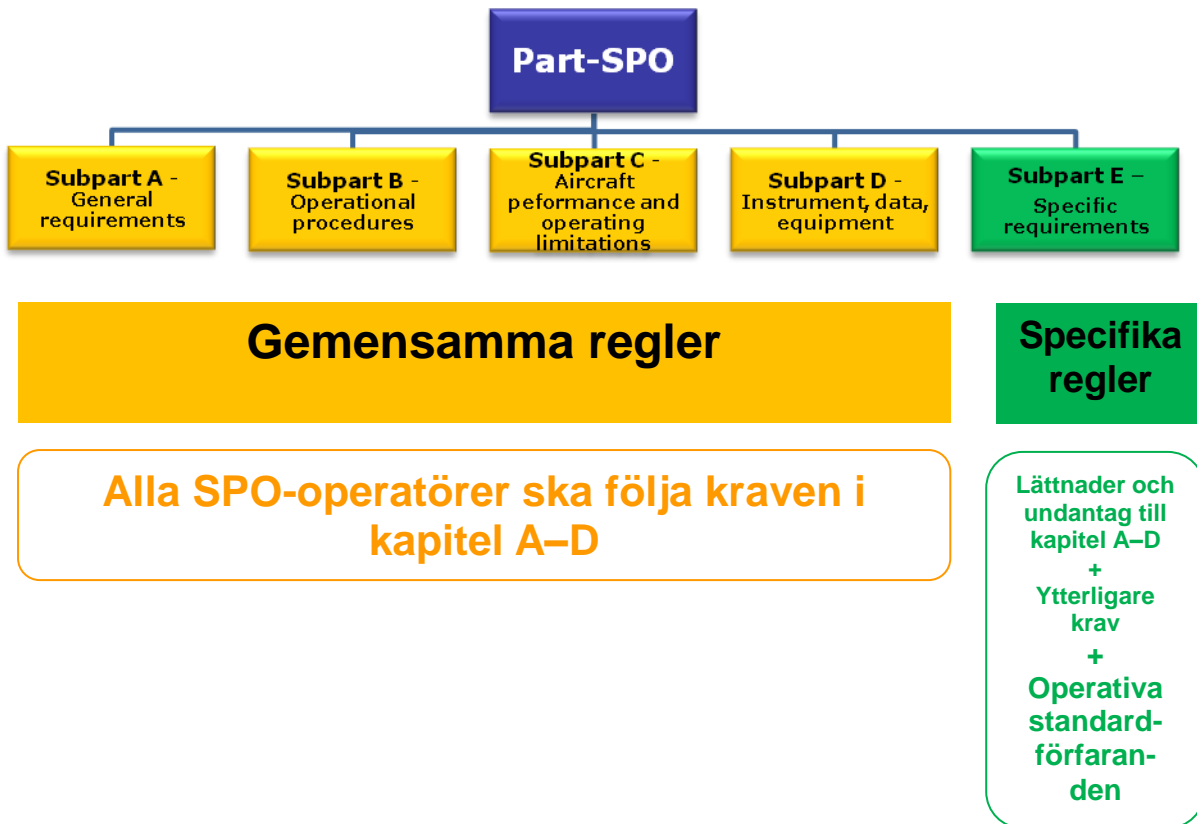
44. I Del-SPO behandlas regler för verksamheter som är mycket olika till sin karaktär. Denna del innehåller en fullständig uppsättning regler som omfattar specialiserad verksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg och icke-komplexa motordrivna luftfartyg.
45. Den verksamhet som faller under Del-SPO har följande särdrag:
- Luftfartyget används för att utföra en särskild uppgift, vilket i princip utesluter "normala" nöjes- eller transportflygningar.

---

<sup>5</sup> Det finns ingen definition av bruksflyg som täcker in all bruksflygsverksamhet. Även ICAO-definitionen innehåller endast en uppräkningslista av exempel. Andra myndigheter använder sig antingen av termen bruksflyg, specificerar vissa verksamheter (t.ex. USA) eller kallar det (diverse) specialflygningar och speciella flygevenemang (Kanada).

- Dessa särskilda uppgifter innebär särskilda risker, vilket kräver att det vidtas särskilda åtgärder i underlättande syfte eftersom luftfartyget t.ex. flygs på mycket låg höjd, flygningen genomförs genom ovanliga manövrer, där extern last/externt gods lyfts eller bogseras, personer får gå in i eller lämna luftfartyget under flygning, ämnen släpps ut från luftfartyget eller specialutrustning krävs för att utföra flyguppgiften.
  - Verksamheten får inbegripa andra personer än piloten, t.ex. uppdragsspecialister.
46. I Del-SPO införs också begreppet "uppdragsspecialist". En uppdragsspecialist är en person som har utsetts av operatören eller tredje part eller som agerar som företag och som utför uppdrag på marken som är direkt förbundna med en specialiserad uppgift eller också utför specialiserade uppgifter ombord eller från luftfartyget. Definitionen ingår i förordningen eftersom begreppet används där.
47. Användningen av benämningen "uppdragsspecialist" var något som i hög grad förordades och efterlystes av såväl regleringsgruppen som de bruksflygsaktörer som lämnat synpunkter på NPA- och CRD-dokumenterna. De skäl som byrån har lagt fram och antagit var att dessa personer behöver en specialgenomgång eller specialutbildning oavsett vem som har utsett dem och att dessa personer krävs för att utföra ett bruksflyguppdrag. Benämningen "passagerare" ansågs vara ottydligt i det hänseendet.
48. Sett i ett rättsligt perspektiv är uppdragsspecialister varken besättningsmedlemmar eller passagerare. Enligt definitionen av besättningsmedlem i bilaga I avses med "besättningsmedlem: en person som av en operatör tilldelats arbetsuppgifter ombord på ett luftfartyg". Om en uppdragsspecialist inte har blivit tilldelad detta av operatören, är han eller hon en passagerare.
49. Kapitel E – Specifika krav
50. Byrån noterar alla positiva synpunkter som under CRD-samrådet har inkommit när det gäller införandet av detta kapitel, vilket välkomnas av såväl bruksflygsaktörerna som de nationella myndigheterna.
51. Del-SPO delas in i 5 kapitel. Kapitel A–D innehåller de regler som är gemensamma för alla SPO-operatörer. Kapitel E har införts för att uppfylla följande tre specifika mål:
- Mål 1: Lägga fram förslag till ytterligare krav, vid behov. Eftersom det är så många olika verksamheter som ingår under Del-SPO, behövs det ibland ytterligare krav för en specifik verksamhet. Dessa täcks då av detta kapitel eftersom de inte får tillämpas på samtliga SPO-operatörer. Helikopteroperatörer som utför verksamhet med yttre hängande last behöver t.ex. ha extrautrustning utöver den utrustning som krävs enligt kapitel D (IDE) eftersom uppdraget är av en sådan karaktär att det är nödvändigt att installera eller ha särskild utrustning som inte krävs för annan verksamhet.
  - Mål 2: Ge utrymme för nödvändiga undantag eller lättnader i förhållande till de gemensamma bestämmelserna. Vissa regler i kapitel A–D lämpar sig kanske inte för alla olika typer av specialiserad verksamhet eller skulle kanske till och med hindra att uppdraget fullgjordes på ett säkert sätt om dessa regler följdes. Det är därför nödvändigt att säkerställa att reglerna är flexibla och proportionerliga.
  - Mål 3: Inbegripa detaljerade specifikationer som utgör underlag för operatörens operativa standardförfaranden. Detta kapitel innehåller två detaljerade specifikationer, som har utarbetats av operatörer och granskats av byrån i samråd med experter från granskningsgruppen. De anges i olika AMC för att ge den flexibilitet som krävs för specialiserad verksamhet. Även om SPO-operatörer måste följa högt ställda krav, är det viktigt att ge dem maximal flexibilitet för att faktiskt

genomföra dessa krav och se till att de kan hålla en hög säkerhetsnivå när de utför den specialiserade uppgiften och bedriver sin verksamhet.



52. Fyra olika typer av specialiserad verksamhet har nu införts i detta kapitel. Avsnitt 1 (Helikopterverksamhet med yttre hängande last) och avsnitt 2 (Helikopterverksamhet med yttre mänsklig last) omfattar detaljerade specifikationer enligt ovan. Avsnitt 3 (Fallskärmsverksamhet) och avsnitt 4 (Avancerad flygning) innehåller nödvändiga lättnader eller undantag. Mer detaljerade specifikationer kan utarbetas genom en separat regleringsuppgift.

53. Kapitel E delas in enligt följande:

- Avsnitt 1 – Helikopterverksamhet med yttre hängande last (HESLO) omfattar verksamhet som utförs i syfte att transportera extern last genom olika metoder (t.ex. underliggande, yttre behållare eller transporthållare). Vissa utrustningskrav har lagts till eftersom de anses vara nödvändiga för att utföra en HESLO-flygning. Detta avsnitt innehåller specifikationer i AMC som har väckt många synpunkter. De kommer att finnas tillgängliga tillsammans med EASA:s beslut.
- Avsnitt 2 – Helikopterverksamhet med yttre mänsklig last (HEC) är verksamhet som utförs i syfte att transportera människor som yttre last från/till flygplatser och/eller utlandningsplatser. Detta omfattar inte lotstransfer eller vinschoperationer som utförs inom ramen för ambulansflygning (HEMS). I båda dessa fall rör det sig om kommersiell flygtransport som räknas till SPA.HHO. Liksom för HESLO har ytterligare utrustningskrav lagts till av säkerhetsskäl.



Specifikationerna i AMC kommer att göras tillgängliga tillsammans med EASA-beslutet, där man beaktar de synpunkter som inkommit under CRD-samrådet.

- Avsnitt 3 – Fallskärmsverksamhet (PAR) innehåller flera lättnader av reglerna i kapitel A–D för att hopparna (i regeln omnämnda som uppdragsspecialister) ska kunna utföra sin uppgift. De behöver exempelvis kunna hoppa ut från luftfartyget och kravet på att vara fastspänd är därför inte tillämpligt för dem. Uppdragsspecialister som deltar i uppvisningar med rökanordningar behöver (under vissa förhållanden) inte heller uppfylla kravet på att det ska vara förbjudet att släppa ut farligt gods över tätbebyggda områden, eftersom de annars inte skulle kunna utföra sin uppgift. Det införs även en lättnad med avseende på syrgaskraven och ett undantag har fastställts för att undvika ogenomförbara utbildningskrav. Slutligen har det införts ytterligare ett krav om att befälhavaren ska medföra en nödradiosändare vid ballongverksamhet över vatten där fler än 6 personer kan transporteras.
- Avsnitt 4 – Avancerad flygning (ABF) innehåller de undantag som krävs för att förhindra att alltför många onödiga krav införs för denna typ av verksamhet. Undantag införs för att förhindra att förbandslådor eller handbrandsläckare ska medföras.

## **V. Särskilda synpunkter och viktiga förändringar**

### ***SPO.GEN.106 Uppdragsspecialisters ansvar***

54. En ny bestämmelse har utarbetats för att klart ange uppdragsspecialistens ansvar. Som tidigare nämnts är uppdragsspecialister ibland att betrakta som besättningsmedlemmar – vars ansvar definieras i SPO.GEN.105 – och ibland som passagerare. För att klart ange ansvarsområdena i dessa båda fall fastställs uppgifter och skyldigheter för uppdragsspecialister som inte har funktion som besättningsmedlemmar i SPO.GEN.106.

### ***SPO.GEN.155 Transport av farligt gods***

55. Transport av farligt gods måste utföras i enlighet med ICAO:s Technical Instructions. Under denna punkt anges det i vilka fall som farligt gods får transporteras utan något särskilt tillstånd i enlighet med SPA.DG. Detta gäller t.ex. när farligt gods transporteras ombord på luftfartyget för specialiserade syften. I ICAO:s Technical Instructions finns en uppräknning över relevanta fall. En ytterligare lättnad fastställs i kapitel E för HESLO när operatörer transporterar farligt gods till eller från obemannade anläggningar eller avlägsna platser. Det ansågs inte praktiskt genomförbart att tillämpa de relevanta bestämmelserna i Technical Instructions fullt ut. Undantaget måste också godkännas av den behöriga myndigheten.

### ***SPO.OP.130/131 Bränsle- och oljemängd – flygplan/helikoptrar***

56. När det gäller VFR-flygningar får befälhavaren endast inleda en flygning om han/hon har förväntat sig om att helikoptern medför tillräckligt mycket bränsle och olja för att flyga till flygplatsen eller utlandningsplatsen. Många aktörer efterlyste en lättnad här, eftersom många kortvariga flygningar inom bruksflyget behöver vara så lätta som möjligt för att uppgiften ska kunna utföras. För att tillgodose detta önskemål tillåter byrån nu att operatörer medför bränsle och olja för endast 10 minuter, förutsatt att flygningen utförs inom 25 NM från avgångsflygplatsen/-utlandningsplatsen.

**SPO.OP.135 Säkerhetsgenomgång**

57. Säkerhetsgenomgången anpassas till den specialiserade verksamhetens särskilda karaktär och ska vara mer ingående än vanlig passagerarinformation. Den får ersättas av ett utbildningsprogram.

**SPO.OP.185 Simulering av onormala situationer under flygning**

58. I överensstämmelse med de generella reglerna anges i detta krav att befälhavaren inte får utföra simuleringar (onormala situationer eller nödsituationer) när uppdragsspecialister medförs ombord, om detta inte görs i utbildningssyfte.

**SPO.OP.200 Terrängvarning**

59. Detta krav innehåller en mycket generell säkerhetsregel, där det fastställs att när otillbörlig närhet till terrängen upptäcks av en flygbesättningsmedlem eller av ett terrängvarningssystem ska manövrerande pilot omedelbart vidta korrigerande åtgärder för att återupprätta säkra flygförhållanden. För viss specialiserad verksamhet, t.ex. jordbruksflygningar (där flygningen behöver utföras inom ett sådant markavstånd som skulle utlösa terrängvarningssystemet), ansågs det nödvändigt med viss flexibilitet genom att tillåta att piloten avaktiverar systemet.

**SPO.OP.205 Flygburet antikollisionssystem (ACAS) – komplexa motordrivna flygplan och helikoptrar**

60. Enligt detta krav ska operatören fastställa förfaranden för att säkerställa att när ACAS II är installerat och funktionsdugligt, ska systemet användas i enlighet med förordning (EU) nr 1332/2011. Om det är installerat och funktionsdugligt ska samma princip gälla som för terrängvarningssystemet. Denna lättnad avser verksamhet som tävlingsflygningar eller avancerade flygningar där luftfartyg får flyga mycket nära varandra.

**SPO.POL.146 Prestandakriterier - helikoptrar**

61. Denna bestämmelse innehåller prestandakraven för olika kategorier av helikoptrar som brukas över tätbebyggda områden. Detta krav har gett upphov till en mängd synpunkter, särskilt SPO.POL.146 a. Helikopteroperatörer har haft starka invändningar mot att det skulle krävas enbart certifikat för kategori A för att få bedriva verksamhet inom dessa områden. De invänder att de i så fall inte skulle kunna bedriva någon verksamhet längre, eftersom de flesta av dessa operatörer i dag endast använder helikoptrar i kategori B, även i tätbebyggda områden. Byrån har beaktat detta och kravet har nu ändrats så att helikoptrar i kategori B får flyga över tätbebyggda områden, på två villkor: säkerhetsåtgärder måste upprättas för att förhindra att personer eller egendom på marken utsätts för onödiga risker och när dessa säkerhetsåtgärder har upprättats behöver verksamheten godkännas av den behöriga myndigheten.

**Medförande och användning av extra syrgas**

62. Följande regler om syrgasutrustning för icke-komplexa flygplan och helikoptrar har gett upphov till ett stort antal synpunkter och blivit mycket omdiskuterade:
- SPO.OP.195 Användning av extra syrgas
  - SPO.IDE.A/H.175 Extra syrgas – flygplan/helikoptrar utan tryckkabin.

63. I allmänhet önskar man lättnader när det gäller dessa regler för SPO, med anledning av operativ praxis i vissa medlemsstater.
64. Efter att ha gått igenom inkomna synpunkter och det material som lämnats i denna fråga påpekade byrån följande:
- Kraven för helikoptrar med tryckkabin har strukits eftersom det inte används några sådana helikoptrar i EU.
  - Den nuvarande texten om flygplan har bibehållits i linje med kraven i NCC.IDE och NCO.IDE med tanke på att risken för att piloten drabbas av hypoxi skulle kunna leda till farliga situationer som utsätter tredje part för en oacceptabel risk.
  - Här har byrån framför allt beaktat att människans fysiologi är densamma oavsett vilken verksamhet som bedrivs eller hur komplext luftfartyget är.
  - Byrån bekräftar också ICAO:s bedömningar inom detta område, som återfinns i dok 8984 *Manual of Civil Aviation Medicine* i den senast ändrade versionen från 2008. Detta dokument innehåller framför allt en beskrivning av effekterna av hypoxi på olika höjder och underbyggande dokumentation som visar att detta krav är nödvändigt.
  - Följande kan emellertid konstateras:
    - För en del SPO-verksamhet skulle kraven om medförande och användning av extra syrgas medföra stora konsekvenser eller begränsningar.
    - Vissa SPO-operatörers samlade erfarenhet av verksamhet på höga höjder utan syrgas.
    - Piloter och uppdragsspecialister som har lång flygerfarenhet i vissa bergsområden kan ha anpassat sig fysiologiskt till dessa höjder.
    - Kriterier som reducerar risken och begränsar exponeringstiden på höga höjder utan syrgas kan fastställas och verkställas i de operativa standardförfarandena.
    - Byrån har visserligen bibehållit det allmänna kravet om medförande och användning av extra syrgas, men ändå beaktat särdragen för viss SPO-verksamhet och övervägt att under vissa förhållanden införa lättnader förutsatt att dessa först godkänns av den behöriga myndigheten.

### ***Utrustning för att förhindra kollisioner***

65. Detta krav har strukits med anledning av de inkomna synpunkterna om hur svårt det är att verkställa detta på ett proportionerligt sätt med hänsyn till konstruktionsaspektioner och implementeringstid. Byrån kommer att ta upp frågan på nytt i en särskild regleringsuppgift längre fram.

### ***SPO.IDE.A.130 Terrängvarningssystem***

66. Texten har reviderats för att klargöra hur kravet ska tillämpas och lättnader har lagts till i kapitel E.

**SPO.IDE.H.195 Flygning över vatten – icke-komplexa motordrivna helikoptrar & SPO.IDE.H.197 Flytvästar – komplexa motordrivna helikoptrar**

67. Kravet om att flytvästar ska vara försedda med elektrisk belysning har bibehållits för helikoptrar i överensstämmelse med Del-NCC och Del-NCO. Till följd av synpunkter som inkommit har det också klargjorts att flytvästarna inte nödvändigtvis behöver förvaras på ett visst ställe så att de är lättillgängliga, utan också kan bäras av de personer som de är avsedda för.
68. Villkor har också lagts till för att beakta fallet med dubbelmotoriga helikoptertyper som klassificeras som "icke-komplexa helikoptrar".

**SPO.IDE.B.140 Diverse utrustning**

69. Tillämpligheten när det gäller vissa artiklar som står med på listan över diverse utrustning för ballonger, t.ex. skyddshandskar eller kniv, har reviderats för ballongkategorin med anledning av de synpunkter och råd som inkommit från experter.

Köln den 16 april 2012

P. GOUDOU  
Verkställande direktör