II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) 2017/363

af 1. marts 2017

om ændring af forordning (EU) nr. 965/2012 for så vidt angår den særlige godkendelse af operationer med enmotorede turbineflyvemaskiner om natten eller under instrumentvejrforhold og godkendelseskravene for træning i håndtering af farligt gods for erhvervsmæssige specialoperationer, ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer og ikke-erhvervsmæssige specialoperationer med komplekse motordrevne luftfartøjer

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF ([1]), særlig artikel 8, stk. 5, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I henhold til forordning (EF) nr. 216/2008 bør Kommissionen vedtage de nødvendige gennemførelsesbestemmelser til fastsættelse af betingelser for en sikker operation af luftfartøjer. Disse betingelser fastsættes ved Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ([2]).

(2) Anvendelsen af forordning (EU) nr. 965/2012 på færgeflyvninger ville påføre erhvervssektoren og de kompetente myndigheder en uforholdsmæssig stor administrativ byrde. Med henblik på at indføre en mere proportional og risikobaseret tilgang til anvendelsen af nævnte forordning bør enkeltstående færgeflyvninger, hvor der hverken medbringes passagerer eller fragt, med henblik på overhaling, reparation, vedligeholdelseseftersyn, inspektioner, levering, eksport eller lignende formål fritages fra anvendelsen af forordning (EU) nr. 965/2012.

(3) Organisationen for International Civil Luftfarts (ICAO's) standarder og anbefalede praksis, som er fastsat i del I i bilag 6 til konventionen angående international civil luftfart, og som blev undertegnet i Chicago den 7. december 1944, indeholder bestemmelser for operation af enmotorede turbineflyvemaskiner om natten eller under instrumentvejrforhold. Disse bestemmelser indeholder bl.a. et krav om, at operatørens hjemstat i forbindelse med sin godkendelse af sådanne operationer skal fastslå, at visse betingelser er opfyldt; dette gælder bl.a. betingelser vedrørende installeret udstyr, motorers pålidelighed, motorovervågning, operatørers procedurer og flyvebesætningers træning. EU-retten bør tilpasses disse bestemmelser ved at sikre, at den kompetente myndighed skal godkende erhvervsmæssige lufttransportoperationer med enmotorede flyvemaskiner om natten eller under instrumentvejrforhold.

([1]) EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.
([2]) Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).

(4) Med denne tilpasning overflødiggøres muligheden for ved hjælp af en fravigelse at operere enmotorede flyvemaskiner på de betingelser, der er fastsat i de eksisterende dispensationer, som medlemsstaterne indrømmer i overensstemmelse med artikel 8, stk. 2, i Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 ([1]), jf. artikel 6, stk. 5, i forordning (EU) nr. 965/2012. Denne bestemmelse bør derfor udgå. For at sikre en smidig overgang bør disse dispensationer for operationen af enmotorede flyvemaskiner og herunder de deri fastsatte betingelser anses for godkendelser foretaget af den kompetente myndighed som krævet i henhold til de tilpassede retlige rammer indtil udløbet af en passende periode efter nærværende forordnings ikrafttræden. Efter denne overgangsperiode bør det ikke længere være muligt at påberåbe sig disse dispensationer; i stedet kræves ovennævnte godkendelser. Relevante ændringer af disse flyvemaskiners operationer i overgangsperioden bør fortsat meddeles.

(5) Operatører af erhvervsmæssige specialoperationer samt operatører, der udfører ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer eller ikke-erhvervsmæssige specialoperationer med komplekse motordrevne luftfartøjer, som ikke anvendes til transport af farligt gods, bør fortsætte som hidtil med at udarbejde og opretholde træningsprogrammer for håndtering af farligt gods i overensstemmelse med bilag III (del-ORO) til forordning (EU) nr. 965/2012. For at indføre en mere proportional og risikobaseret tilgang til anvendelsen af disse regler bør den kompetente myndighed imidlertid ikke længere pålægges at godkende sådanne træningsprogrammer.

(6) Forordning (EU) nr. 965/2012 bør derfor ændres. Bilag III (del-ORO) til denne forordning bør ændres for at indføre en mere proportional og risikobaseret tilgang til godkendelseskravene for træningsprogrammer for håndtering af farligt gods, og en ny subpart for operationer med enmotorede turbineflyvemaskiner bør føjes til forordningens bilag V (del-SPA).

(7) De i nærværende forordning fastsatte foranstaltninger vedrørende enmotorede turbineflyvemaskiner er baseret på den udtalelse ([2]), som Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur har afgivet i overensstemmelse med artikel 17, stk. 2, litra b), og artikel 19, stk. 1, i forordning (EF) nr. 216/2008.

(8) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat ved artikel 65 i forordning (EF) nr. 216/2008 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EU) nr. 965/2012 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 6, stk. 3, affattes således:

»3. Uanset artikel 5 og uden at det berører forordning (EF) nr. 216/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 (*) vedrørende flyvetilladelser, skal flyvninger, som konstruktions- eller produktionsorganisationer foretager inden for rammerne af deres rettigheder i forbindelse med indførelse eller ændring af luftfartøjstyper, og færgeflyvninger, hvor der hverken medbringes passagerer eller fragt, med henblik på overhaling, reparation, vedligeholdelseseftersyn, inspektioner, levering, eksport eller lignende formål, opereres på betingelserne i medlemsstaternes nationale lovgivning.

(*) Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 af 3. august 2012 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer (EUT L 224 af 21.8.2012, s. 1).«

2) Artikel 6, stk. 5, affattes således:

»5. Indtil den 2. september 2017 skal dispensationer, der er givet før den 22. marts 2017 i henhold til artikel 8, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3922/91, jf. artikel 6, stk. 5, i forordning (EU) nr. 965/2012, som var gældende indtil den 22. marts 2017, anses for godkendelser som omhandlet i CAT.POL.A.300, litra a), i bilag IV (del-CAT). Efter den 2. september 2017 gælder disse dispensationer ikke længere for operationer af enmotorede flyvemaskiner.

([1]) Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart (EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4).

([2]) Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs udtalelse nr. 06/2015 af 11. november 2015 vedrørende en kommissionsforordning om fastsættelse af tekniske krav til den særlige godkendelse af operationer med enmotorede turbineflyvemaskiner om natten eller under instrumentvejrforhold.

Hvis en ændring i operationen af sådanne flyvemaskiner, der berører betingelserne i disse dispensationer, påtænkes foretaget mellem den 22. marts 2017 og den 2. september 2017, skal Kommissionen og agenturet underrettes om denne påtænkte ændring, inden den gennemføres. Kommissionen og agenturet skal vurdere den påtænkte ændring efter artikel 14, stk. 5, i forordning (EF) nr. 216/2008.«

3) Bilag II, III, IV og V ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 1. marts 2017.

På Kommissionens vegne
Jean-Claude JUNCKER
Formand

BILAG

Bilag II, III, IV og V til forordning (EU) nr. 965/2012 affattes således:

1) Tillæg II til bilag II (del-ARO) affattes således:

»Tillæg II

OPERATIONSSPECIFIKATIONER **(i overensstemmelse med de godkendte betingelser i driftshåndbogen)**				
Kontaktoplysninger — udstedende myndighed Tlf. (1) _____ Fax _____ E-mail: _____				
AOC (2): Operatørens navn (3): Dato (4): Underskrift: Dba-firmanavn: Operationsspecifikationer nr.:				
Luftfartøjsmodel (5): Registreringsmærker (6):				
Typer af operationer: Erhvervsmæssig lufttransport ☐ Passagerer ☐ Fragt ☐ Andre (7): _____				
Operationsområde (8):				
Særlige begrænsninger (9):				
Specifikke godkendelser:	Ja	Nej	Specifikation (10)	Bemærkninger
Farligt gods	☐	☐		
Operationer ved lav sigtbarhed Start Indflyvning og landing	☐	☐	CAT (11) … RVR (12): m DA/H: ft RVR: m	
RVSM (13) ☐ Ikke relevant	☐	☐		
ETOPS (14) ☐ Ikke relevant	☐	☐	Maksimal omdirigeringstid (15): min.	
Komplekse navigationsspecifikationer for PBN-operationer (16)	☐	☐		(17)
Minimumsspecifikationer for navigationspræstation (MNPS)	☐	☐		
Operationer med enmotorede turbineflyvemaskiner om natten eller under instrumentvejrforhold (IMC) (SET-IMC)	☐	☐	(18)	
Helikopteroperationer med NVIS-systemer	☐	☐		
Operationer med helikopterens hejseanordning	☐	☐		
Helikopterambulancetjenester	☐	☐		
Offshoreoperationer med helikopter	☐	☐		
Uddannelse af kabinebesætning (19)	☐	☐		
Udstedelse af kabinebesætningscertifikat (20)	☐	☐		
Vedvarende luftdygtighed	☐	☐	(21)	
Andre (22)				

([1]) Telefon- og faxnummer, inkl. landekode, for den kompetente myndighed. E-mailadresse, hvis en sådan haves.
([2]) Indsæt nummer på tilhørende AOC.
([3]) Angiv operatørens registrerede navn og firmanavn, hvis det er forskelligt. Angiv »Dba« (for »Doing business as«) før firmanavnet.
([4]) Udstedelsesdato for operationsspecifikationer (dd-mm-åååå) og underskrift for repræsentanten for den kompetente myndighed.
([5]) Indsæt ICAO-betegnelse for luftfartøjsfabrikat, -model og -serie eller masterserie, hvis en serie er angivet (f.eks. Boeing-737-3K2 eller Boeing-777-232).
([6]) Registreringsmærkerne er anført i operationsspecifikationerne eller driftshåndbogen. I sidstnævnte tilfælde henvises der i de tilhørende operationsspecifikationer til den pågældende side i driftshåndbogen. Hvis ikke alle specifikke godkendelser vedrører luftfartøjsmodellen, må luftfartøjets registreringsmærker indtastes i kommentarkolonnen for den tilhørende specifikke godkendelse.
([7]) Anden form for transport angives (f.eks. lufttransportambulancetjenester).
([8]) Angiv et eller flere geografiske områder eller steder, hvor operationen tillades (med geografiske koordinater, flyveinformationsregion eller nationale eller regionale grænser).
([9]) Angiv gældende særlige begrænsninger (f.eks. kun VFR, kun dag osv.).
([10]) Angiv de lempeligste kriterier for hver godkendelse eller godkendelsestype (med relevante kriterier).
([11]) Indsæt gældende kategori for præcisionsindflyvning: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB eller CAT IIIC. Indsæt den mindste banesynsvidde (RVR) i m og beslutningshøjde (DH) i ft. Der bruges én linje pr. angivet indflyvningskategori.
([12]) Angiv den godkendte minimumsbanevidde (RVR) ved start i meter. En linje pr. godkendelse kan anvendes, hvis der indrømmes flere godkendelser.
([13]) Feltet »Ikke relevant« må kun markeres, hvis maksimumsgrænsen for luftfartøjet er under FL290.
([14]) Operationer med udvidet rækkevidde (ETOPS) gælder i øjeblikket kun for tomotorede luftfartøjer. Feltet »Ikke relevant« kan derfor markeres, hvis luftfartøjsmodellen har flere eller færre end to motorer.
([15]) Tærskelafstanden kan også angives (i NM) sammen med motortypen.
([16]) Performancebaseret navigation (PBN): Der bruges én linje for hver kompleks specifik PBN-godkendelse (f.eks. RNP AR APCH), med relevante begrænsninger eller betingelser anført i kolonnerne »Specifikation« og/eller »Bemærkninger«. Procedurespecifikke godkendelser af specifikke RNP AR APCH-procedurer kan angives i operationsspecifikationerne eller i driftshåndbogen. I sidstnævnte tilfælde skal der i de tilhørende operationsspecifikationer henvises til den pågældende side i driftshåndbogen.
([17]) Angiv om den specifikke godkendelse er begrænset til visse startbaneender og/eller flyvepladser.
([18]) Indsæt den pågældende kombination af skrog/motor.
([19]) Godkendelse til at gennemføre kursus og eksamen, som skal gennemføres af ansøgere, der søger om kabinebesætningscertifikat som anført i bilag V (del-CC) til Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011.
([20]) Godkendelse til at udstede kabinebesætningscertifikat som anført i bilag V (del-CC) til forordning (EU) nr. 1178/2011.
([21]) Navnet på den person/organisation, der er ansvarlig for at sikre, at luftfartøjets vedvarende luftdygtighed opretholdes, og en henvisning til den bestemmelse, der indeholder kravet, f.eks. subpart G i bilag I (del-M) til forordning (EU) nr. 1321/2014.
([22]) Andre godkendelser eller data må angives her. Anvend én linje (eller én blok med flere linjer) pr. godkendelse (f.eks. kortbaneoperationer, operationer med stejl indflyvning, helikopteroperationer til/fra sted af almen interesse, helikopteroperationer over et fjendtligt miljø beliggende uden for et fortættet område, helikopteroperationer uden mulighed for sikker nødlanding, operationer med øgede krængningsvinkler, maksimal afstand fra egnet flyveplads for tomotorede flyvemaskiner uden ETOPS-godkendelse og luftfartøjer, der anvendes til ikke-erhvervsmæssige operationer).

EASA-formular 139, 3. udgave.«;

2) I bilag III (del-ORO) foretages følgende ændringer:

a) Punkt ORO.GEN.110, litra j) og k), affattes således:

»j) Operatøren skal fastlægge og vedligeholde personaletræningsprogrammer for farligt gods i overensstemmelse med de tekniske instruktioner. Sådanne træningsprogrammer skal svare til personalets ansvarsområder. Den kompetente myndighed skal gennemgå og godkende træningsprogrammer for operatører, der udfører erhvervsmæssige lufttransportoperationer — uanset om de transporterer farligt gods eller ikke, og operatører, som udfører andre operationer end erhvervsmæssige lufttransportoperationer, der er omhandlet i litra b), c) og d) i punkt ORO.GEN.005, og som transporterer farligt gods.

k) Uanset litra j) skal operatører, der udfører erhvervsmæssige operationer med følgende luftfartøjer, sikre, at flyvebesætningen har fået en passende træning eller instruktion, til at de kan genkende ikke-angivet, farligt gods, der medbringes om bord af passagerer eller som fragt:

1) et svævefly,

2) en ballon,

3) en enmotoret propeldrevet flyvemaskine med en maksimal certificeret startmasse på 5 700 kg eller derunder og med en MOPSC på 5 eller derunder, der opereres i en flyvning, som starter og lander på samme flyveplads eller operationelle udgangspunkt og udføres som en VFR-operation om dagen, eller

4) en anden helikopter end komplekse motordrevne helikoptere, enmotoret og med en MOPSC på 5 eller derunder, der opereres i en flyvning, som starter og lander på samme flyveplads eller operationelle udgangspunkt og udføres som en VFR-operation om dagen.«.

b) Punkt ORO.FC.A.250, litra a), affattes således:

»a) En indehaver af et CPL-A (flyvemaskiner) må kun fungere som luftfartøjschef på en enpilotflyvemaskine, der benyttes i erhvervsmæssige lufttransportoperationer, hvis en af følgende betingelser er opfyldt:

1) Ved udførelse af passagerflyvninger i henhold til visuelflyvereglerne (VFR) uden for en radius af 50 NM (90 km) fra en afgangsflyveplads har vedkommende en samlet flyvetid på mindst 500 timer på flyvemaskiner eller er indehaver af en gyldig instrumentrettighed.

2) Ved flyvning af en flermotoret type i henhold til instrumentflyvereglerne (IFR) har vedkommende en flyvetid på mindst 700 timer på flyvemaskiner og herunder 400 timer som luftfartøjschef. Disse flyvetimer skal omfatte 100 timer i henhold til IFR og 40 timers flyvning med flermotorede flyvemaskiner. De 400 timer som luftfartøjschef kan erstattes af timer som andenpilot under forudsætning af, at disse timer er opnået inden for et fast flerpilotsystem, som er foreskrevet i driftshåndbogen, og beregnet således, at to timer som andenpilot svarer til en time som luftfartøjschef.

3) Ved flyvning af en enmotoret flyvemaskine i henhold til instrumentflyvereglerne (IFR) har vedkommende en samlet flyvetid på mindst 700 timer på flyvemaskiner og herunder 400 timer som luftfartøjschef. Disse timer skal omfatte 100 timer i henhold til IFR. De 400 timer som luftfartøjschef kan erstattes af timer som andenpilot under forudsætning af, at disse timer er opnået inden for et fast flerpilotsystem, som er foreskrevet i driftshåndbogen, og beregnet således, at to timer som andenpilot svarer til en time som luftfartøjschef.«.

3) I bilag IV (del-CAT) foretages følgende ændringer:

a) Punkt CAT.OP.MPA.136 affattes således:

»**CAT.OP.MPA.136 Ruter og operationsområder — enmotorede flyvemaskiner**

Medmindre dette specifikt er godkendt af den kompetente myndighed i overensstemmelse med bilag V (del-SPA), Subpart L — OPERATIONER MED ENMOTOREDE TURBINEFLYVEMASKINER OM NATTEN ELLER UNDER INSTRUMENTVEJRFORHOLD (SET-IMC), skal operatøren sikre, at operationer med enmotorede flyvemaskiner kun udføres på de ruter og inden for de områder, hvor der findes arealer, som giver mulighed for at foretage sikker nødlanding.«.

b) Punkt CAT.OP.MPA.180, litra a), affattes således:

»a) Hvis det ikke er muligt at bruge afgangsflyvepladsen som startalternativ flyveplads som følge af meteorologiske eller præstationsmæssige forhold, skal operatøren vælge en anden passende startalternativ flyveplads, der ikke ligger længere væk fra afgangsflyvepladsen end:

1) for tomotorede flyvemaskiner:

i) én times flyvetid ved marchfart med én motor ude af drift ifølge flyvehåndbogen (AFM) under standardforhold i vindstille baseret på den faktiske startmasse eller

ii) ETOPS-omdirigeringstiden, der er godkendt i henhold til bilag V (del-SPA), subpart F, med forbehold af eventuelle MEL-restriktioner, op til højst to timer ved marchfart med én motor ude af drift ifølge AFM under standardforhold i vindstille, baseret på faktisk startmasse

2) for tre- og firemotorede flyvemaskiner: to timers flyvetid ved marchfart med én motor ude af drift ifølge AFM under standardforhold i vindstille baseret på den faktiske startmasse

3) for operationer, der er godkendt i overensstemmelse med bilag V (del-SPA), Subpart L — OPERATIONER MED ENMOTOREDE TURBINEFLYVEMASKINER OM NATTEN ELLER UNDER INSTRUMENTVEJRFORHOLD (SET-IMC), 30 minutters flyvetid ved normal marchfart i vindstille, baseret på faktisk startmasse.

Hvis AFM for flermotorede flyvemaskiners vedkommende ikke indeholder en oplysning om marchfart med én motor ude af drift, skal den hastighed, der anvendes ved beregningen, være den hastighed, som opnås med de (n) resterende motor(er) indstillet til maksimal kontinuerlig motorydelse.«.

c) Punkt CAT.POL.A.300, litra a), affattes således:

»a) Medmindre dette specifikt er godkendt af den kompetente myndighed i overensstemmelse med bilag V (del-SPA), Subpart L — OPERATIONER MED ENMOTOREDE TURBINEFLYVEMASKINER OM NATTEN ELLER UNDER INSTRUMENTVEJRFORHOLD (SET-IMC), må operatøren ikke operere en enmotoret flyvemaskine:

1) om natten eller

2) under instrumentvejrforhold undtagen i henhold til speciel VFR.«.

d) Punkt CAT.POL.A.320 affattes således:

»CAT.POL.A.320 En-route — enmotorede flyvemaskiner

a) Under de vejrforhold, der forventes for flyvningen, og i tilfælde af motorfejl skal flyvemaskinen kunne nå frem til et sted, hvor der kan udføres en sikker nødlanding, medmindre operatøren er godkendt af den kompetente myndighed i overensstemmelse med bilag V (del-SPA), Subpart L — OPERATIONER MED ENMOTOREDE TURBINEFLYVEMASKINER OM NATTEN ELLER UNDER INSTRUMENTVEJRFORHOLD (SET-IMC) og gør brug af en risikoperiode.

b) Med henblik på litra a) skal det antages, at ved det punkt, hvor motorfejlen opstår:

1) flyver flyvemaskinen ikke ved en højde, der overstiger den højde, hvor stigningshastigheden er lig med 300 ft pr. minut med motoren i drift inden for den angivne maksimale kontinuerlige motorydelse, og

2) er den antagne gradient en-route lig med bruttogradienten for nedstigning forhøjet med en gradient på 0,5 %.«.

4) I bilag V (del-SPA), tilføjes følgende som Subpart L:

»SUBPART L

OPERATIONER MED ENMOTOREDE TURBINEFLYVEMASKINER OM NATTEN ELLER UNDER INSTRUMENTVEJRFORHOLD (SET-IMC)

SPA.SET-IMC.100 SET-IMC-operationer

I forbindelse med erhvervsmæssige lufttransportoperationer må enmotorede turbineflyvemaskiner kun opereres om natten eller under instrumentvejrforhold (IMC), hvis operatøren har fået en SET-IMC-godkendelse af den kompetente myndighed.

SPA.SET-IMC.105 Godkendelse af SET-IMC-operationer

For at opnå en SET-IMC-godkendelse af den kompetente myndighed skal operatøren godtgøre, at alle følgende betingelser er opfyldt:

a) der er opnået et acceptabelt pålidelighedsniveau for turbinemotoren under drift i den globale flåde for den pågældende kombination af flyvemaskineskrog og motor

b) specifikke vedligeholdelsesinstrukser og -procedurer er etableret og angivet i operatørens vedligeholdelsesprogram for luftfartøjet for at sikre flyvemaskinens og dens fremdriftssystems tilsigtede niveau med hensyn til vedvarende luftdygtighed og pålidelighed i overensstemmelse med bilag I til forordning (EU) nr. 1321/2014 (del-M), herunder alle følgende:

1) et program for trendovervågning af motoren undtagen for flyvemaskiner, som for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis efter den 31. december 2004; disse skal have et automatisk trendovervågningssystem

2) en dokumentationsplan (reliability programme) for fremdriftssystemet og dertil knyttede systemer

c) flyvebesætningens sammensætning og et trænings- og kontrolprogram for flyvebesætningsmedlemmer, som deltager i disse operationer, er fastlagt

d) operationelle procedurer, som angiver alle nedenstående punkter, er fastlagt:

1) det udstyr, der skal medbringes, herunder operationelle begrænsninger og relevante dele på minimumsudstyrslisten

2) flyveplanlægningen

3) de normale procedurer

4) beredskabsprocedurerne og herunder procedurer efter at der er opstået fejl i et fremdrivningssystem samt procedurer for nødlanding under alle vejrforhold

5) overvågningen og rapporteringen af hændelser.

e) der er foretaget en sikkerhedsrisikovurdering og herunder fastsættes en acceptabel risikoperiode, hvis en operatør påtænker at anvende en sådan.

SPA.SET-IMC.110 Udstyrskrav i forbindelse med SET-IMC-operationer

Flyvemaskiner, der benyttes til SET-IMC-operationer, skal være udstyret med følgende udstyr:

a) to særskilte elforsyningssystemer, der hver især kan levere tilstrækkelig strøm til alle væsentlige flyveinstrumenter, navigationssystemer og flyvemaskinesystemer, som er nødvendige for at fortsætte flyvningen til bestemmelsesstedet eller til en alternativ flyveplads

b) to flyvestillingsindikatorer, der forsynes med strøm fra indbyrdes uafhængige kilder

c) for passagerflyvninger en skuldersele eller et sikkerhedsbælte med en diagonal skulderrem til hvert passagersæde

d) vejrradarudstyr under flyvning

e) tilstrækkeligt supplerende ilt i trykregulerede flyvemaskiner til alle ombordværende, så det efter en motorfejl er muligt at nedstige fra den maksimale certificerede marchhøjde i det bedste interval for glidehastighed og i den bedste glidekonfiguration og under antagelse af det maksimale kabinetrykfaldsniveau, indtil en vedvarende kabinetrykhøjde under 13 000 ft er nået

f) et områdenavigationssystem, hvori landingssteders position kan programmeres, og som giver flyvebesætningen lateral styringsvejledning med henblik på at nå frem til disse steder

g) en radiohøjdemåler

h) et landingslys, der kan oplyse sættepunktet på en glidelinje uden brug af fremdriftssystemet i en afstand af 200 ft

i) en nødstrømsforsyning med tilstrækkelig kapacitet og holdbarhed, der efter et svigt i alle øvrige strømforsyningsanlæg kan levere den fornødne strøm til alle følgende:

1) de væsentlige flyve- og områdenavigationsinstrumenter under nedstigning fra den maksimale flyvehøjde efter motorfejl

2) midler, hvormed der kan gøres et forsøg på at genstarte motoren

3) i givet fald at sænke landingsstellet og sætte klapperne i landingsposition

4) radiohøjdemåleren, som skal kunne anvendes under hele indflyvningen til landing

5) landingslyset

6) en pitotopvarmer

7) elektriske midler til at sikre piloten et tilstrækkeligt udsyn ved landingen, hvis sådanne er installeret

j) et tændingssystem, som i tilfælde af synlig kondens aktiveres automatisk eller kan betjenes manuelt ved start, landing og under flyvning.

k) en mulighed for løbende at overvåge drivaggregatets smøresystem til påvisning af forekomst af fremmedlegemer, der kan varsle en overhængende fare for sammenbrud i en drivsystemkomponent, og herunder en advarselsindikation i cockpittet

l) en nødbetjeningsanordning til regulering af motoreffekten, som gør det muligt at fortsætte motordriften med et tilstrækkeligt effektinterval til på sikker vis at fuldføre flyvningen i tilfælde af ethvert rimeligt sandsynligt svigt i brændstofkontrolenheden.«