# KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2019/1384

## af 24. juli 2019

## om ændring af forordning (EU) nr. 965/2012 og (EU) nr. 1321/2014 for så vidt angår brugen af luftfartøjer, der er opført på et AOC, til ikkeerhvervsmæssige operationer og specialoperationer, fastsættelse af operationelle krav til gennemførelse af vedligeholdelseskontrolflyvninger, fastsættelse af regler om ikkeerhvervsmæssige operationer med reduceret kabinebesætning om bord og indførelse af redaktionelle opdateringer vedrørende krav til flyveoperationer

**(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 ([1]), særlig artikel 17, stk. 1, og artikel 31 og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ([2]) er der fastsat detaljerede regler for erhvervsmæssige lufttransportoperationer (CAT-operationer), for ikkeerhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer og andre luftfartøjer end komplekse motordrevne luftfartøjer, for erhvervsmæssige specialoperationer og ikkeerhvervsmæssige specialoperationer samt for visse erhvervsmæssige specialoperationer med høj risiko. I disse regler tages der ikke hensyn til, at det samme luftfartøj kan udføre flere typer af operationer i løbet af sin driftslevetid.

(2) For at lade luftfartøjer ændre anvendelsesformål fra CAT-operationer til ikkeerhvervsmæssige operationer eller specialoperationer bør der indføres nye regler for den fortsatte brug af sådanne luftfartøjer. Disse regler bør være tilstrækkeligt fleksible til, at operatører, der udfører ikkeerhvervsmæssige operationer eller specialoperationer, må anvende de samme luftfartøjer, uden at luftfartøjerne udgår af det pågældende AOC. Denne nye operationelle ramme bør også sikre en gnidningsløs gennemførelse af og et effektivt tilsyn med disse operationer, uden at det går ud over sikkerheden.

(3) I henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 skal den kompetente myndighed godkende de forskellige operationelle procedurer, som en AOC-indehaver anvender for sine forskellige ikkeerhvervsmæssige operationer. Dette krav indebærer forskelsbehandling mellem AOC-indehavere og ikkekommercielle operatører, som udfører samme type af operationer, og det bør ophæves for at sikre reguleringsmæssig konsekvens.

(4) På grundlag af sikkerhedsanbefalinger og feedback fra medlemsstater og interessenter, herunder fra standardiseringsinspektioner, er Kommissionen af den opfattelse, at forordning (EU) nr. 965/2012 bør ajourføres for at afspejle det aktuelle tekniske niveau og bedste praksis med hensyn til forskellige krav til flyveoperationer. Redaktionelle ændringer bør indføres for at ajourføre flere henvisninger til de ophævede forordninger, dvs. Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 ([3]) og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 ([4]). En ny formulering bør desuden tilføjes for at præcisere flere eksisterende bestemmelser.

([1]) EUT L 212 af 22.8.2018, 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).
([3]) Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 af 20. november 2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver (EUT L 315 af 28.11.2003, s. 1).
([4]) 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 (EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1).

(5) En række flyvehavarier eller -hændelser er indtruffet i forbindelse med flyvninger med luftfartøjer, som kort tid forinden havde undergået en ufuldstændig eller utilstrækkelig vedligeholdelse, eller flyvninger med henblik på at kontrollere, om vedligeholdelsen af luftfartøjet var tilstrækkelig (»vedligeholdelseskontrolflyvninger«). I lyset af Airbus A320-232-havariet den 27. november 2008 ud for kysten af Canet-Plage (Frankrig) bør forordning (EU) nr. 965/2012 ændres for præcist at definere denne kategori af flyvninger og, hvor det er nødvendigt, fastsætte mindstekrav til flyvebesætninger og de procedurer, der skal overholdes i forbindelse med forberedelsen og gennemførelsen af sådanne flyvninger.

(6) Desuden bør der indføres lempeligere krav til ikkeerhvervsmæssige operationer uden ombordværende kabinebesætningsmedlemmer for luftfartøjer med en maksimal passagersædekonfiguration for operation (MOPSC) på over 19 sæder og med højst 19 passagerer, forudsat at visse betingelser er opfyldt. Operatørerne bør udelukkende kunne anvende disse lempeligere krav sammen med passende foranstaltninger, der kan mindske risiciene i forbindelse med sådanne operationer.

(7) Ved forordning (EU) nr. 965/2012 pålægges operatører af erhvervsmæssige lufttransportoperationer at orientere passagerer og forsyne dem med en sikkerhedsbrochure, der i billedform viser, hvordan nødudstyr og nødudgange, som kan forventes anvendt af passagererne, fungerer. Forordning (EU) nr. 965/2012 bør indeholde en ny definition af nødudgange.

(8) Forordning (EU) nr. 965/2012 bør derfor ændres som angivet i bilag I til nærværende forordning.

(9) Efter at luftfartøjers anvendelse ændres fra CAT-operationer til ikkeerhvervsmæssige operationer eller til specialoperationer, bør ansvaret for vedvarende luftdygtighed for luftfartøjer, der er omfattet af denne ændring, forblive hos AOC-indehaveren. Bilag I (del-M) og Vb (del-ML) til Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 ([5]) bør derfor ændres.

(10) Agenturet udarbejdede et udkast til gennemførelsesbestemmelser og forelagde dem for Kommissionen i form af udtalelser ([6]) i henhold til artikel 75 og 76 i forordning (EU) 2018/1139.

(11) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det i artikel 127 i forordning (EU) 2018/1139 omhandlede udvalg —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

*Artikel 1*

**Ændringer af forordning (EU) nr. 965/2012**

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

1) Artikel 2, nr. 7), affattes således:

»7. »specialoperation«: en anden operation end en erhvervsmæssig lufttransportoperation, hvor et luftfartøj anvendes til særlige aktiviteter som f.eks. landbrug, bygge- og anlægsvirksomhed, fotografering, landmåling, overvågning, patruljering, reklameflyvning og vedligeholdelseskontrolflyvninger«

2) Artikel 6, stk. 3, litra b), affattes således:

»b) færgeflyvninger, hvor der hverken medbringes passagerer eller fragt, med henblik på overhaling, reparation, inspektioner, levering, eksport eller lignende formål, forudsat at luftfartøjet ikke er opgivet på et AOC eller på en erklæring.«

([5]) Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 af 26. november 2014 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver (EUT L 362 af 17.12.2014, s. 1).

([6]) Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs udtalelse nr. 04/2017 af 29. juni 2017 om et udkast til Kommissionens forordning om revision af reglerne vedrørende flyveoperationer og vedvarende luftdygtighed og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs udtalelse nr. 01/2017 af 7. marts 2017 om et udkast til Kommissionens forordning om revision af reglerne for flyveoperationer angående vedligeholdelseskontrolflyvninger.

3) Som artikel 9aa indsættes følgende:

»*Artikel 9aa*

**Krav til flyvebesætning på vedligeholdelseskontrolflyvninger**

En pilot, der før den 20. august 2019 har fungeret som luftfartøjschef på en vedligeholdelseskontrolflyvning, som i henhold til definitionen i punkt SPO.SPEC.MCF.100 i bilag VIII kategoriseres som en vedligeholdelseskontrolflyvning på niveau A, skal godskrives med henblik på opfyldelse af punkt SPO.SPEC.MCF.115, litra a), nr. 1), i samme bilag. I så fald skal operatøren sikre, at luftfartøjschefen modtager en briefing om eventuelle forskelle mellem den praksis for operationer, der er fastsat før den 20. august 2019, og de forpligtelser, der er fastsat i afsnit 5 og 6 i subpart E i bilag VII til denne forordning, herunder de forpligtelser, som følger af de tilknyttede procedurer, der er fastsat af operatøren.«

4) Bilag I, II, III, IV, V, VI, VII og VIII ændres som angivet i bilag I til denne forordning.

*Artikel 2*

**Ændringer af forordning (EU) nr. 1321/2014**

Bilag I (del-M) og bilag Vb (del-ML) til forordning (EU) nr. 1321/2014 ændres som angivet i bilag II til nærværende forordning.

*Artikel 3*

**Ikrafttræden og anvendelse**

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 24. juli 2019.

*På Kommissionens vegne*

Jean-Claude JUNCKER

*Formand*

*BILAG I*

I bilag I, II, III, IV, V, VI, VII og VIII til forordning (EU) nr. 965/2012 foretages følgende ændringer:

(1) I bilag I (del-DEF) foretages følgende ændringer:

a) Nr. 17. affattes således:

»17. »kategori A for helikoptere«: en flermotoret helikopter med en motor- og systemisoleringskonstruktion, der opfylder de gældende certificeringsspecifikationer, og som kan benyttes i operationer med start- og landingsdata, der er fastlagt med udgangspunkt i kritisk motorfejl, som sikrer en tilstrækkelig overflade og ydeevne til fortsat sikker flyvning eller sikker afvisning af start i tilfælde af motorfejl«

b) Følgende nr. 45a. indsættes:

»45a. »nødudgang«: et installeret afstigningssted fra luftfartøjet, som skaber de bedst mulige forudsætninger for at evakuere kabinen og cockpittet inden for et passende tidsrum, og som omfatter døråbning i gulvniveau, vinduesudgang eller enhver anden form for udgang, f.eks. luge i cockpittet og udgang i halepartiet«

c) Følgende nr. 48a. indsættes:

»48a. »flyvebesætningsmedlem«: et certificeret besætningsmedlem, der er pålagt opgaver af betydning for føringen af et luftfartøj i flyvetjenestetiden«

d) Følgende nr. 49a. indsættes:

»49a. »flight operations officer« eller »flight dispatcher«: en person, som operatøren har udpeget til at føre kontrol og tilsyn med flyveoperationer, som er tilstrækkeligt kvalificeret, og som støtter, briefer og/eller bistår luftfartøjschefen med en sikker gennemførelse af flyvningen«

e) Følgende nr. 76a. indsættes:

»76a. »vedligeholdelseskontrolflyvning (MCF)«: en flyvning med et luftfartøj med et luftdygtighedsbevis eller en flyvetilladelse, som udføres med henblik på fejlfinding eller funktionskontrol af et eller flere systemer, dele eller apparatur efter vedligeholdelse, hvis funktionsdygtigheden af systemerne, delene eller apparaturet ikke kan fastslås ved kontrol på jorden, og som udføres i følgende situationer:

a) hvis det kræves ifølge luftfartøjets vedligeholdelseshåndbog (AMM) eller enhver anden vedligeholdelses-oplysning, der er udstedt af en indehaver af konstruktionsgodkendelsen, som er ansvarlig for luftfartøjets vedvarende luftdygtighed

b) efter vedligeholdelse, hvis operatøren kræver det, eller den organisation, der er ansvarlig for luftfartøjets vedvarende luftdygtighed, foreslår det

c) efter anmodning fra vedligeholdelsesorganisationen med henblik på kontrol af en vellykket fejludbedring

d) ved bistand til fejlisolering eller fejlsøgning«

f) Som punkt 95a. og 95b. indsættes:

»95a. »personbærende anordningssystem (PCDS)«: et system med en eller flere anordninger, som enten er fastgjort til et hejseværk eller en lastkrog i forbindelse med HEC- (human external cargo) eller HHO-operationer (operationer med helikopterens hejseanordning). Anordningerne har den strukturelle kapacitet og de karakteristika, der er nødvendige for at transportere ombordværende personer uden for helikopteren, f.eks. sikkerhedsseletøj med eller uden mekanisme til hurtig frigivelse og strop med en forbindelsesring, en stiv kurv eller et bur

95b. »simpel personbærende anordningssystem (simpel PCDS)«: et PCDS, som opfylder følgende betingelser:

a) den opfylder en harmoniseret standard i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/425 (*) eller Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/42/EF (**)

b) den er udformet til at fastholde mere end en person (f.eks. en hejseværks- eller lastkrogsoperatør, en faglig specialist eller en fotograf) i kabinen eller til at fastholde højst to personer uden for kabinen

c) den har ikke en stiv struktur som f.eks. et bur, en platform eller en kurv

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/425 af 9. marts 2016 om personlige værnemidler og om ophævelse af Rådets direktiv 89/686/EØF (EUT L 81 af 31.3.2016, s. 51).
(**) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/42/EF af 17. maj 2006 om maskiner og om ændring af direktiv 95/16/EF (EUT L 157 af 9.6.2006, s. 24).«

g) Som nr. 103b. indsættes:

»103b. »regler for luftrummet«: de regler, der er fastsat i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 (*)

(*) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 af 26. september 2012 om fælles regler for luftrummet og operationelle bestemmelser vedrørende luftfartstjenester og -procedurer og om ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 1035/2011 og forordning (EF) nr. 1265/2007, (EF) nr. 1794/2006, (EF) nr. 730/2006, (EF) nr. 1033/2006 og (EU) nr. 255/2010 (EUT L 281 af 13.10.2012, s. 1).«

(2) I bilag II (del-ARO) foretages følgende ændringer:

a) I ARO.GEN.120 foretages følgende ændringer:

i) Litra a), b) og c) affattes således:

»a) Agenturet skal udforme acceptable måder for overensstemmelse (AMC), der kan bruges til at opnå overensstemmelse med forordning (EU) 2018/1139 samt delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter hertil.

b) Alternative måder for overensstemmelse må bruges til at opnå overensstemmelse med forordning (EU) 2018/1139 samt delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter hertil.

c) Den kompetente myndighed fastlægger et system med henblik på ensartet at vurdere, hvorvidt alternative måder for overensstemmelse, der anvendes af myndigheden selv eller af organisationer og personer under dens tilsyn, er i overensstemmelse med forordning (EU) 2018/1139 samt delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter hertil. Systemet skal omfatte procedurer med henblik på at begrænse, tilbagekalde eller ændre godkendte alternative måder for overensstemmelse, hvis den kompetente myndighed har påvist, at disse alternative måder for overensstemmelse ikke er i overensstemmelse med forordning (EU) 2018/1139 samt delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf.«

ii) i litra d), tredje afsnit, udgår nr. 3)

b) Punkt ARO.GEN.135, litra a), affattes således:

»a) Med forbehold af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014 (*) etablerer den kompetente myndighed et system til behørig indsamling, analyse og formidling af sikkerhedsoplysninger.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014 af 3. april 2014 om indberetning og analyse af samt opfølgning på begivenheder inden for civil luftfart, ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007 (EUT L 122 af 24.4.2014, s. 18).«

c) Punkt ARO.GEN.300, litra a), nr. 2), affattes således:

»2) fortsat overensstemmelse med de krav, der gælder for de organisationer, den har certificeret, de specialoperationer, den har bemyndiget, og de organisationer, hvorfra den har modtaget en erklæring«

d) Punkt ARO.GEN.350, litra d), nr. 4), affattes således:

»4) Den kompetente myndighed skal registrere alle mangler, den har konstateret, eller som den har fået meddelelse om i henhold til litra e), og alle håndhævelsesforanstaltninger, den i givet fald har gennemført, samt alle korrigerende handlinger og datoen for færdigbehandlingen af manglerne.«

e) I ARO.OPS.110 foretages følgende ændringer:

i) Litra a), nr. 3), affattes således:

»3) ORO.AOC.110, litra e), vedrørende dry lease-out af et luftfartøj til alle operatører, undtagen i de tilfælde, der er specificeret i punkt ORO.GEN.310 i bilag III«

ii) I litra b) foretages følgende ændringer:

— Nr. 2. affattes således:

»2) udlejeren har fået pålagt et driftsforbud i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 (*)

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 af 14. december 2005 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet og oplysning til passagerer om det transporterende luftfartsselskabs identitet, samt ophævelse af artikel 9 i direktiv 2004/36/EF (EUT L 344 af 27.12.2005, s. 15).«

— Følgende indsættes som nr. 3):

»3) den godkendelse, der er udstedt i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014 (*), er blevet inddraget, tilbagekaldt eller overdraget.

(*) Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014 af 29. april 2014 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for tredjelandsoperatørers flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 133 af 6.5.2014, s. 12).«

iii) Litra d), nr. 1) og 2), affattes således:

»1) effektiv koordinering med den kompetente myndighed, som er ansvarlig for det løbende tilsyn med luftfartøjet, jf. Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 (*), eller for luftfartøjets operation, hvis dette ikke er den samme myndighed

2) at luftfartøjet er rettidigt fjernet fra operatørens AOC, undtagen i de tilfælde, der er specificeret i punkt ORO.GEN.310 i bilag III.

(*) Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 af 26. november 2014 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver (EUT L 362 af 17.12.2014, s. 1).«

f) Punkt ARO.OPS.150, litra b), affattes således:

»b) Når operatørens kompetente myndighed er tilfreds med risikovurderingen og standardproceduren, udsteder den tilladelsen, jf. tillæg IV. Tilladelsen kan udstedes for en begrænset eller ubegrænset periode. De betingelser, på hvilke en operatør har tilladelse til at gennemføre en eller flere erhvervsmæssige højrisiko-specialoperationer, skal præciseres i tilladelsen.«

g) Punkt ARO.OPS.200, litra b), nr. 2), affattes således:

»2) listen over specifikke godkendelser, jf. tillæg III, for ikkeerhvervsmæssige operationer og specialoperationer.«

h) Punkt ARO.RAMP.105, litra b), nr. 5), affattes således:

»5) luftfartøjer, der anvendes af en tredjelandsoperatør, som opererer i, inden for eller ud af et område, der er omfattet af traktaten, for første gang, eller hvis godkendelse udstedt i medfør af forordning (EU) nr. 452/2014 er begrænset eller genetableret efter inddragelse eller tilbagekaldelse.«

i) Punkt ARO.RAMP.115, litra b), nr. 3), affattes således:

»3) opretholde gyldigheden af deres kvalifikationer ved at gennemgå periodisk træning og ved at gennemføre mindst 12 inspektioner for hvert kalenderår.«

j) I ARO.RAMP.125 foretages følgende ændringer:

i) Litra a) affattes således:

»a) Rampeinspektioner gennemføres på en standardmåde.«

ii) Litra c) affattes således:

»c) Når rampeinspektionen er gennemført, underrettes luftfartøjschefen eller i dennes fravær et andet flyvebesætningsmedlem eller en repræsentant for operatøren om resultatet af rampeinspektionen.«

k) Punkt ARO.RAMP.140, litra d), nr. 2), affattes således:

»2) at det har opnået flyvetilladelse i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 748/2012 for luftfartøjer registreret i en medlemsstat«

l) Punkt ARO.RAMP.150, litra a), nr. 1), affattes således:

»1) de oplysninger, der er omhandlet i ARO.RAMP.145.«

m) Tillæg I-IV affattes således:

*»Tillæg I*

<table>
<tr><td colspan="3">AOC<br>(Godkendelsesplan for lufttransportoperatører)<br>Operationstyper: Erhvervsmæssig lufttransport (CAT) ☐ Passagerer; ☐ Fragt;<br>☐ Andet (1): _____</td></tr>
<tr><td rowspan="2">(4)</td><td>Operatørens hjemstat (2)</td><td rowspan="2">(5)</td></tr>
<tr><td>Udstedende myndighed (3)</td></tr>
<tr><td>AOC # (6):</td><td rowspan="4">Operatørens navn (7)<br>Dba-firmanavn (8)<br>Operatørens adresse (10):<br>Telefon (11):<br>Fax<br>E-mail:</td><td rowspan="4">Operationelle kontaktpunkter: (9)<br>Kontaktoplysninger, hvor den operationelle ledelse kan kontaktes øjeblikkeligt, er anført i _____ (12).</td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">Ved dette certifikat bekræftes det, at _____ (13) har tilladelse til at udføre erhvervsmæssige flyveoperationer som defineret i de vedhæftede operationsspecifikationer i overensstemmelse med driftshåndbogen og bilag V til forordning (EU) 2018/1139 samt delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter hertil.</td></tr>
<tr><td>Udstedt den (14):</td><td colspan="2">Navn og underskrift (15):<br>Titel:</td></tr>
<tr><td colspan="3">(1) Anden transporttype skal angives.<br>(2) Indsæt navnet på operatørens hjemstat.<br>(3) Indsæt identifikationen af den udstedende kompetente myndighed.<br>(4) Udfyldes af den kompetente myndighed.<br>(5) Udfyldes af den kompetente myndighed.<br>(6) Referencenummer for godkendelse udstedt af den kompetente myndighed.<br>(7) Indsæt operatørens registrerede navn.<br>(8) Operatørens firmanavn, hvis det ikke er det samme. Angiv »Dba« (for »doing business as«) før firmanavnet.</td></tr>
</table>

(9) Kontaktoplysningerne omfatter telefon- og faxnummer, herunder landekode, samt e-mailadresse, hvor operationsledelsen kan kontaktes øjeblikkeligt i tilfælde af spørgsmål vedrørende flyveoperationer, luftdygtighed, flyve- og kabinebesætningsmedlemmernes kompetencer, farligt gods og andre forhold.
(10) Operatørens hovedforretningssted.
(11) Telefon- og faxnummer, herunder landekode, for operatørens hovedforretningssted. E-mailadresse, hvis en sådan haves.
(12) Indsæt det kontrollerede dokument, som skal forefindes om bord, hvori kontaktoplysningerne er anført, med passende afsnits- eller sidehenvisning. F.eks.: »Kontaktoplysninger … findes i driftshåndbogen, generelt, kapitel 1, 1.1«, »eller … findes i operationsspecifikationerne, side 1«, eller »… er vedhæftet dette dokument«.
(13) Operatørens registrerede navn.
(14) Udstedelsesdato for AOC (dd-mm-åååå).
(15) Stilling, navn og underskrift for den kompetente myndigheds repræsentant. AOC'et kan endvidere forsynes med officielt stempel.

EASA-formular 138, 2. udgave.

*Tillæg II*

**OPERATIONSSPECIFIKATIONER**
**(i overensstemmelse med de godkendte betingelser i driftshåndbogen)**

Kontaktoplysninger — udstedende myndighed
Telefon (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 ☐ Andet (7): _____

Operationsområde (8):

Særlige begrænsninger (9):

| Specifikke godkendelser: | | Ja | Nej | Specifikation (10) | Bemærkninger |
|---|---|---|---|---|---|
| Farligt gods | | ☐ | ☐ | | |
| Operationer ved lav sigtbarhed<br>Start<br>Indflyvning og landing | | ☐ | ☐ | CAT (11) …<br>RVR (12): m<br>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 | ☐ | ☐ | | |
| Træning af kabinebesætningsmedlemmer ([19]) | ☐ | ☐ | | |
| Udstedelse af kabinebesætningscertifikat ([20]) | ☐ | ☐ | | |
| Anvendelse af EFB-applikationer af type B | ☐ | ☐ | ([21]) | |
| Vedvarende luftdygtighed | ☐ | ☐ | ([22]) | |
| Andet ([23]) | | | | |

([1]) Den kompetente myndigheds telefon- og faxnummer, inkl. landekode. 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 ellerBoeing-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 geografiske områder for godkendt operation (med geografiske koordinater eller specifikke ruter, 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 (DA/H) 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« eller »Bemærkninger« eller i begge. Procedurespecifikke godkendelser af specifikke RNP AR APCH-procedurer kan angives i operationsspecifikationerne eller i driftshåndbogen. I sidstnævnte tilfælde henvises der i de tilhørende operationsspecifikationer til den pågældende side i driftshåndbogen.
([17]) Angiv om den specifikke godkendelse er begrænset til visse startbaneender eller flyvepladser eller begge.
([18]) Indsæt den pågældende kombination af skrog eller 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 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]) Indsæt listen over EFB-applikationer af type B sammen med henvisningen til EFB-hardwaren (for bærbare EFB'er). Denne liste er enten anført i operationsspecifikationerne eller driftshåndbogen. I sidstnævnte tilfælde henvises der i de tilhørende operationsspecifikationer til den pågældende side i driftshåndbogen.
([22]) Navnet på den person eller organisation, der er ansvarlig for at sikre, at luftfartøjets vedvarende luftdygtighed opretholdes i henhold til forordning (EU) nr. 1321/2014.
([23]) 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 hostile environment 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).

EASA-formular 139, 5. udgave.

---

*Tillæg III*

**Liste over specifikke godkendelser**

*Ikkeerhvervsmæssige operationer*

*Specialoperationer*

*(med forbehold af betingelser, som er specificeret i godkendelsen og indeholdt i driftshåndbogen eller pilotens flyvehåndbog)*

| | | |
|---|---|---|
| Udstedende myndighed ([1]): | | |
| Liste over specifikke godkendelser nr. ([2]):<br>Operatørens navn:<br>Dato ([3]):<br>Underskrift: | | |
| Luftfartøjsmodel og registreringsmærker ([4]): | | |
| Typer af specialoperationer (SPO), hvis relevant:<br>☐ ([5]) … | | |
| Specifikke godkendelser ([6]): | Specifikation ([7]) | Bemærkninger |
| | | |
| … | | |
| … | | |

| | | |
|---|---|---|
| … | | |
| … | | |

(1) Angiv navn og kontaktoplysninger.
(2) Angiv det relevante nummer.
(3) Udstedelsesdato for specifikke godkendelser (dd-mm-åååå) og underskrift for repræsentanten for den kompetente myndighed.
(4) Angiv Commercial Aviation Safety Team (CAST)/ICAO-betegnelse for luftfartøjsfabrikat, -model og -serie eller masterserie, hvis en serie er angivet (f.eks. Boeing-737-3K2 eller Boeing-777-232). CAST/ICAO-taksonomien findes på adressen: http://www.intlaviationstandards.org/
Registreringsmærkerne skal enten være opført på listen over specifikke godkendelser eller i driftshåndbogen. I sidstnævnte tilfælde henvises der i listen over specifikke godkendelser til den pågældende side i driftshåndbogen.
(5) Angiv operationstypen, f.eks. landbrug, bygge og anlæg, fotografering, landmåling, observation og patruljering, reklameflyvning eller vedligeholdelseskontrolflyvninger.
(6) Angiv evt. godkendte operationer, f.eks. farligt gods, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.
(7) Angiv i denne kolonne de lempeligste kriterier for hver godkendelse, f.eks. beslutningshøjde og RVR-minima for kat. II.

EASA-formular 140, 2. udgave.

*Tillæg IV*

| **TILLADELSE TIL ERHVERVSMÆSSIGE HØJRISIKO-SPECIALOPERATIONER** | |
|---|---|
| Udstedende myndighed: (1)<br>Tilladelse nr.: (2) | |
| Operatørens navn: (3)<br>Operatørens adresse: (4)<br>Tlf. (5)<br>Fax<br>E-mail: | |
| Luftfartøjsmodel og registreringsmærker: (6) | |
| Tilladt specialoperation: (7) | |
| Område eller sted, hvor den tilladte operation udføres: (8) | |
| Særlige begrænsninger: (9) | |
| Jeg bekræfter hermed, at _____ er bemyndiget til at udføre erhvervsmæssig(e) højrisiko-specialoperation(er) i overensstemmelse med denne tilladelse, operatørens standardprocedurer, bilag V til forordning (EU) 2018/1139 samt delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter hertil. | |
| Udstedt den (10): | Navn og underskrift (11):<br>Titel: |

(1) Den kompetente myndigheds navn og kontaktoplysninger.
(2) Angiv nummeret på den tilknyttede tilladelse.
(3) Angiv operatørens registrerede navn og firmanavn, hvis det er forskelligt. Angiv »Dba« (for »Doing business as«) før firmanavnet.
(4) Operatørens hovedforretningssted.
(5) Telefon- og faxnummer, herunder landekode, for operatørens hovedforretningssted. E-mailadresse, hvis en sådan haves.

(6) Angiv Commercial Aviation Safety Team (CAST)/ICAO-betegnelse for luftfartøjsfabrikat, -model og -serie eller masterserie, hvis en serie er angivet (f.eks. Boeing-737-3K2 eller Boeing-777-232). CAST/ICAO-taksonomien findes på adressen: http://www.intlaviationstandards.org. Registreringsmærkerne skal enten være opført på listen over specifikke godkendelser eller i driftshåndbogen. I sidstnævnte tilfælde henvises der i listen over specifikke godkendelser til den pågældende side i driftshåndbogen.
(7) Angiv operationstypen, f.eks. landbrug, bygge og anlæg, fotografering, landmåling, observation og patruljering, reklameflyvning eller vedligeholdelseskontrolflyvninger.
(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) Udstedelsesdato for tilladelsen (dd-mm-åååå).
(11) Stilling, navn og underskrift for den kompetente myndigheds repræsentant. Tilladelsen kan endvidere forsynes med officielt stempel.

EASA-formular 151, 2. udgave.«

---

n) Tillæg V og VI udgår.

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

a) Punkt ORO.GEN.110, litra h), affattes således:

»h) Operatøren skal fastlægge en tjekliste for hver luftfartøjstype, som skal anvendes af besætningsmedlemmerne i alle faser af flyvning under normale forhold, unormale forhold og i nødsituationer med henblik på at sikre, at de operationelle procedurer i driftshåndbogen følges. Udformningen og anvendelsen af tjeklister skal overholde principperne for hensyntagen til menneskelige faktorer og inddrage den seneste relevante dokumentation fra indehaveren af konstruktionsgodkendelsen.«

b) Punkt ORO.GEN.135, litra a), affattes således:

»a) Operatørens certifikat skal forblive gyldigt, forudsat at alle følgende betingelser er opfyldt:

1) operatøren forbliver i overensstemmelse med de relevante krav i forordning (EU) 2018/1139 samt delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter hertil under hensyntagen til bestemmelserne vedrørende håndtering af mangler som angivet i punkt ORO.GEN.150 i dette bilag

2) den kompetente myndighed gives adgang til operatøren som defineret i ORO.GEN.140 i nærværende bilag med henblik på at bekræfte fortsat overensstemmelse med de relevante krav i forordning (EU) 2018/1139 samt delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter hertil

3) certifikatet er ikke blevet overdraget eller tilbagekaldt.«

c) Punkt ORO.GEN.140, litra a), affattes således:

»a) For at fastslå, at de relevante krav i forordning (EU) 2018/1139 samt delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter hertil overholdes, giver operatøren til enhver tid adgang til alle faciliteter, luftfartøjer, dokumenter, rapporter, data, procedurer eller andet materiale af relevans for de af sine aktiviteter, der skal certificeres, have en SPO-tilladelse eller afgives erklæring om, uanset om disse er omfattet af en kontrakt, for enhver person, som er bemyndiget af en af følgende myndigheder:

1) den kompetente myndighed som defineret i punkt ORO.GEN.105 i bilag III til denne forordning

2) den myndighed, der handler i henhold til bestemmelserne i punkt ARO.GEN.300, litra d), ARO.GEN.300, litra e), eller subpart RAMP i bilag II til denne forordning.«

d) I ORO.GEN.160 foretages følgende ændringer:

i) Litra a) affattes således:

»a) Operatøren skal til den kompetente myndighed og alle andre organisationer, der skal informeres i henhold til operatørens hjemstat, indberette alle havarier, alvorlige hændelser og begivenheder som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 (*) og forordning (EU) nr. 376/2014.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF (EUT L 295 af 12.11.2010, s. 35).«

ii) Litra c) affattes således:

»c) Med forbehold af forordning (EU) nr. 996/2010 og forordning (EU) nr. 376/2014 skal de indberetninger, der henvises til i litra a) og b), foretages i en form og på en måde, som fastlægges af den kompetente myndighed, og indeholde alle relevante oplysninger om de forhold, som operatøren kender til.«

e) Punkt ORO.GEN.205, litra a), affattes således:

»a) Operatøren skal ved indgåelse af kontrakter eller indkøb af tjenesteydelser eller varer i forbindelse med sine aktiviteter sikre følgende:

1) at de kontraherede eller indkøbte tjenesteydelser eller produkter opfylder de gældende krav

2) at eventuelle sikkerhedsrisici inden for luftfarten i forbindelse med kontraherede eller indkøbte tjenesteydelser eller produkter håndteres af operatørens styringssystem.«

f) I subpart GEN indsættes følgende afsnit 3:

»***Afsnit 3***

***Yderligere organisationskrav***

**ORO.GEN.310 Anvendelse af luftfartøjer, der er opført på et AOC, til ikkeerhvervsmæssige operationer og specialoperationer**

a) Et luftfartøj, der er opført på en operatørs AOC, kan forblive på det pågældende AOC, hvis det opereres i en af følgende situationer:

1) af AOC-indehaveren selv til specialoperationer i overensstemmelse med bilag VIII (del-SPO)

2) af andre operatører, til ikkeerhvervsmæssige operationer med motordrevne luftfartøjer eller specialoperationer, der udføres i overensstemmelse med bilag VI (del-NCC), bilag VII (del-NCO) eller bilag VIII (del-SPO), forudsat at luftfartøjet anvendes i en sammenhængende periode på højst 30 dage.

b) Anvendes luftfartøjet i overensstemmelse med litra a), nr. 2), fastsætter den AOC-indehaver, der stiller luftfartøjet til rådighed, og den operatør, der benytter luftfartøjet, en procedure, som:

1) klart udpeger, hvilken operatør der er ansvarlig for den operationelle kontrol med hver flyvning, og beskriver, hvordan den operationelle kontrol overføres mellem dem

2) beskriver proceduren for overdragelse af luftfartøjet, når det returneres til AOC-indehaveren.

Denne procedure skal fremgå af hver operatørs driftshåndbog eller af en kontrakt mellem AOC-indehaveren og den operatør, der benytter luftfartøjet i overensstemmelse med litra a), nr. 2). AOC-indehaveren skal opstille en model for en sådan kontrakt. Punkt ORO.GEN.220 finder anvendelse på opbevaring af dokumentation for disse kontrakter.

AOC-indehaveren og den operatør, der benytter luftfartøjet i overensstemmelse med litra a), nr. 2), sikrer, at proceduren kommunikeres til det relevante personale.

c) AOC-indehaveren forelægger den kompetente myndighed den procedure, der er omhandlet i litra b), med henblik på forhåndsgodkendelse.

AOC-indehaveren skal sammen med den kompetente myndighed aftale, på hvilken måde og hvor hyppigt myndigheden skal have forelagt oplysninger om overførsler af operationel kontrol i henhold til punkt ORO. GEN.130, litra c).

d) Den vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer, der anvendes i henhold til litra a), sikres af den organisation, der er ansvarlig for den vedvarende luftdygtighed af de luftfartøjer, som er optaget på det pågældende AOC, i henhold til forordning (EU) nr. 1321/2014.

e) Den AOC-indehaver, der stiller luftfartøjet til rådighed i overensstemmelse med litra a), skal:

1) i sin driftshåndbog anføre registreringsmærkerne for de luftfartøjer, der stilles til rådighed, og typen af operationer, der gennemføres med disse luftfartøjer

2) til stadighed have kendskab til og føre register over hver operatør, der har den operationelle kontrol med luftfartøjet på et givet tidspunkt, indtil luftfartøjet returneres til AOC-indehaveren

3) sikre, at operatørens fareidentifikation, risikovurdering og risikobegrænsende foranstaltninger er rettet mod alle de operationer, der gennemføres med disse luftfartøjer.

f) I forbindelse med operationer i henhold til bilag VI (del-NCC) og bilag VIII (del-SPO) skal den operatør, der anvender luftfartøjet i henhold til litra a), sikre følgende:

1) at enhver flyvning, der gennemføres under operatørens operationelle kontrol, registreres i luftfartøjets tekniske logsystem

2) at der ikke foretages ændringer af luftfartøjets systemer eller konfiguration

3) at enhver fejl eller teknisk funktionsfejl, der opstår, mens luftfartøjet er under operatørens operationelle kontrol, indberettes til AOC-indehaverens CAMO

4) at AOC-indehaveren modtager en kopi af enhver indberetning af begivenheder vedrørende de flyvninger, der udføres med luftfartøjet, udfyldt i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 376/2014 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1018 (*).

(*) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1018 af 29. juni 2015 om opstilling af en liste, der klassificerer begivenheder inden for civil luftfart, som skal indberettes i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014 (EUT L 163 af 30.6.2015, s. 1).«

g) Punkt ORO.AOC.110, litra c), affattes således:

»*Wet lease-in*

c) Ved ansøgning om godkendelse af en aftale om wet lease-in af et luftfartøj tilhørende en tredjelandsoperatør skal ansøgeren over for den kompetente myndighed godtgøre følgende:

1) at tredjelandsoperatøren er indehaver af et gyldigt AOC, der er udstedt i overensstemmelse med bilag 6 til konventionen angående international civil luftfart

2) at tredjelandsoperatørens sikkerhedsstandarder, for så vidt angår vedvarende luftdygtighed og flyveoperationer, svarer til de gældende krav i forordning (EU) nr. 1321/2014 og nærværende forordning

3) at luftfartøjet har et standardluftdygtighedsbevis, der er udstedt i overensstemmelse med bilag 8 til konventionen angående international civil luftfart.«

h) Punkt ORO.AOC.125 affattes således:

»**ORO.AOC.125 AOC-indehavers ikkeerhvervsmæssige operationer med luftfartøjer, som er opført på dennes AOC**

a) AOC-indehaveren må gennemføre ikkeerhvervsmæssige operationer i henhold til bilag VI (del-NCC) eller bilag VII (del-NCO) med luftfartøjer, som er opført på operationsspecifikationerne i dennes AOC eller i dennes driftshåndbog, forudsat at AOC-indehaveren beskriver sådanne operationer i udførligt i driftshåndbogen, herunder følgende:

1) en angivelse af de gældende krav

2) en beskrivelse af eventuelle forskelle mellem de operationelle procedurer, der anvendes i forbindelse med gennemførelsen af CAT-operationer og ikkeerhvervsmæssige operationer

3) en metode til at sikre, at alt personale, der er involveret i operationerne, har fuldt kendskab til de tilknyttede procedurer.

b) En AOC-indehaver skal opfylde:

1) bilag VIII (del-SPO) ved gennemførelse af vedligeholdelseskontrolflyvninger med komplekse motordrevne luftfartøjer

2) bilag VII (del-NCO) ved gennemførelse af vedligeholdelseskontrolflyvninger med andre luftfartøjer end komplekse motordrevne luftfartøjer.

c) En AOC-indehaver, som gennemfører operationer, der er omhandlet i litra a) og b), må ikke pålægges at skulle indgive en erklæring i henhold til dette bilag.

d) AOC-indehaveren skal angive typen af flyvning, der er anført i vedkommendes driftshåndbog eller i de flyvningsrelaterede dokumenter (operationel flyveplan, loadsheet og andre tilsvarende dokumenter).«

i) Punkt ORO.AOC.135, litra a), affattes således:

»a) I overensstemmelse med punkt ORO.GEN.210, litra b), skal operatøren udpege personer, som har ansvaret for ledelse af og tilsyn med følgende områder:

1) flyveoperationer

2) træning af besætningsmedlemmer

3) operationer på landjorden

4) vedvarende luftdygtighed eller kontrakten om sikring af vedvarende luftdygtighed i henhold til forordning (EU) nr. 1321/2014, alt efter tilfældet.«

j) Punkt ORO.SPO.100, litra c), affattes således:

»c) En erhvervsmæssigt, specialiseret operatør skal indhente den kompetente myndigheds forudgående godkendelse og opfylde nedenstående betingelser:

1) i forbindelse med wet leasing-in af et luftfartøj tilhørende en tredjelandsoperatør:

i) at tredjelandsoperatørens sikkerhedsstandarder, for så vidt angår vedvarende luftdygtighed og flyveoperationer, svarer til de gældende krav i forordning (EU) nr. 1321/2014 (*) og nærværende forordning

ii) at tredjelandsoperatørens luftfartøj har et standardluftdygtighedsbevis, der er udstedt i overensstemmelse med bilag 8 til konventionen angående international civil luftfart

iii) at wet lease-in-periodens varighed ikke overstiger syv måneder i enhver på hinanden følgende 12-månedersperiode

2) dry leasing-in af et luftfartøj, som er registreret i et tredjeland:

i) at der er påvist et operativt behov, som ikke kan opfyldes ved at lease et luftfartøj, som er registreret i Unionen

ii) at dry lease-in-periodens varighed ikke overstiger syv måneder i enhver på hinanden følgende 12-månedersperiode

iii) at tredjelandsluftfartøjets sikkerhedsstandarder, for så vidt angår vedvarende luftdygtighed, svarer til de gældende krav i forordning (EU) nr. 1321/2014

iv) at luftfartøjet er udstyret i overensstemmelse med bilag VIII (del-SPO).

(*) Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 af 26. november 2014 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver (EUT L 362 af 17.12.2014, s. 1).«

k) Punkt ORO.CC.100 affattes således:

»**ORO.CC.100 Kabinebesætningens antal og sammensætning**

a) I forbindelse med operation af et luftfartøj med en MOPSC på flere end 19 sæder skal der udpeges mindst ét kabinebesætningsmedlem, når én eller flere passagerer befordres.

b) For at overholde litra a) skal minimumsantallet af kabinebesætningsmedlemmer være det største af følgende antal:

1) antallet af kabinebesætningsmedlemmer, som blev fastlagt i forbindelse med luftfartøjets certificeringsproces efter de gældende certificeringsspecifikationer for den af operatøren benyttede luftfartøjskabinekonfiguration

2) hvis antallet i nr. 1) ikke er fastlagt, benyttes antallet af kabinebesætningsmedlemmer, som blev fastlagt i forbindelse med luftfartøjets certificeringsproces efter den maksimale certificerede passagersædekonfiguration, hvilket nedsættes med 1 for hvert multiplum af 50 passagersæder, som den af operatøren benyttede luftfartøjskabinekonfiguration er mindre end den maksimale certificerede passagersædekapacitet

3) et kabinebesætningsmedlem for hver 50 eller påbegyndte gruppe af 50 passagersæder, som er installeret på samme dæk i luftfartøjet.

c) Ved operationer med flere end ét kabinebesætningsmedlem udpeger operatøren et kabinebesætningsmedlem som ansvarlig over for luftfartøjschefen.

d) Uanset litra a) må ikkeerhvervsmæssige operationer med luftfartøjer med en MOPSC på flere end 19 gennemføres uden et operativt kabinebesætningsmedlem under forudsætning af den kompetente myndigheds forhåndsgodkendelse. For at opnå en sådan godkendelse skal operatøren sikre, at alle følgende betingelser er opfyldt:

1) der er højst 19 passagerer om bord

2) operatøren har opstillet procedurer for den pågældende operation.«

l) Punkt ORO.CC.205 affattes således:

»**ORO.CC.205 Reduktion af antallet af kabinebesætningsmedlemmer i forbindelse med operationer på jorden og under uforudsete omstændigheder**

a) Når passagerer befinder sig om bord på luftfartøjet, skal det mindste antal kabinebesætningsmedlemmer, der kræves i henhold til punkt ORO.CC.100, være til stede i luftfartøjet og klar til at handle.

b) Uanset litra a) kan det mindste antal kabinebesætningsmedlemmer nedsættes i følgende tilfælde:

1) under normale operationer på jorden, der ikke omfatter påfyldning eller aftankning af brændstof, når luftfartøjet befinder sig på en standplads

2) under uforudsete omstændigheder, hvis antallet af befordrede passagerer i forbindelse med flyvningen reduceres. I dette tilfælde indgives der en rapport til den kompetente myndighed efter flyvningen

3) med henblik på at sikre hvileperioder under flyvning ved marchhøjde, enten i overensstemmelse med punkt ORO.FTL.205, litra e), eller gennemført af operatøren som en foranstaltning til at modvirke udmattelse.

c) For så vidt angår litra b), nr. 1), og litra b), nr. 2), skal procedurer i operatørens driftshåndbog sikre, at:

1) der opnås et tilsvarende sikkerhedsniveau med det reducerede antal kabinebesætningsmedlemmer, navnlig i forbindelse med evakuering af passagerer

2) trods det reducerede antal kabinebesætningsmedlemmer er et overordnet kabinebesætningsmedlem til stede i henhold til punkt ORO.CC.200

3) der kræves mindst ét kabinebesætningsmedlem for hver 50 eller påbegyndte gruppe af 50 passagerer på samme dæk i luftfartøjet

4) under normale operationer på jorden med luftfartøjer, der kræver mere end ét kabinebesætningsmedlem, øges det krævede minimumsantal, jf. nr. 3), til et kabinebesætningsmedlem for hvert par af nødudgange på gulvniveau.

d) For så vidt angår litra b), nr. 3), skal operatøren:

1) gennemføre en risikovurdering med henblik på at bestemme antallet af kabinebesætningsmedlemmer, som skal være til stede og klar til at handle til ethvert tidspunkt under flyvning ved marchhøjde

2) udpege foranstaltninger, der kan afbøde virkningerne af, at et lavere antal kabinebesætningsmedlemmer er til stede og er klar til at handle under flyvning ved marchhøjde

3) i driftshåndbogen fastsætte specifikke procedurer, herunder for det overordnede kabinebesætningsmedlems hvileperiode under flyvning, som til enhver tid sikrer en tilstrækkelig håndtering af passagererne og en effektiv styring af eventuelle unormale situationer eller nødsituationer

4) i specifikationssystemet for flyvetid i henhold til punkt ORO.FTL.125 præcisere, på hvilke betingelser kabinebesætningsmedlemmer kan gives hvileperioder under flyvning.«

m) Tillæg I affattes således:

»*Tillæg I*

**ERKLÆRING**

i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 om flyveoperationer

**Operatør**

Navn:

Det sted, hvor operatøren har sit hovedforretningssted, eller, hvis operatøren ikke har et hovedforretningssted, det sted, hvor operatøren er etableret eller har bopæl, og det sted, hvorfra operationerne ledes:

Den ansvarlige chefs navn og kontaktoplysninger:

**Luftfartøjsoperation**

Operationens startdato eller dato, hvorfra ændringen træder i kraft:

Oplysninger om luftfartøj, operation og organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed ([1]):

| Luftfartøjets MSN | Luftfartøjstype | Luftfartøjets registreringsnummer ([2]) | Hovedbase | Type(r) af operation(er) ([3]) | Organisation med ansvar for sikring af vedvarende luftdygtighed ([4]) |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

I relevante tilfælde oplysninger om opnåede godkendelser (liste over specifikke godkendelser, herunder specifikke godkendelser udstedt af et tredjeland, vedlægges erklæringen, hvis det er relevant).

I relevante tilfælde oplysninger om opnået specialoperationstilladelse (vedlæg tilladelser, hvis relevant)

I relevante tilfælde en liste over alternative måder for overensstemmelse med henvisning til de tilknyttede AMC, de erstatter (vedlæg AltMoC)

**Erklæringer**

☐ Operatøren opfylder og vil fortsat opfylde de væsentlige krav i bilag V til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 og kravene i forordning (EU) nr. 965/2012.

☐ Dokumentationen for styringssystemet, herunder driftshåndbogen, overholder kravene i bilag III (del-ORO), bilag V (del-SPA), bilag VI (del-NCC) eller bilag VIII (del-SPO) til forordning (EU) nr. 965/2012, og alle flyvninger vil blive udført i overensstemmelse med bestemmelserne i driftshåndbogen, jf. punkt ORO.GEN.110, litra b), i bilag III til nævnte forordning.

| |
|---|
| ☐ Alle opererede luftfartøjer råder over et gyldigt luftdygtighedsbevis i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 eller opfylder de særlige luftdygtighedskrav, der gælder for luftfartøjer, som er registreret i et tredjeland, og som er omfattet af en leasingaftale. |
| ☐ Alle flyvebesætningsmedlemmer indehaver en tilladelse i henhold til bilag I til Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011, jf. punkt ORO.FC.100, litra c), i bilag III til forordning (EU) nr. 965/2012, og kabinebesætningsmedlemmer, hvis det er relevant, er uddannet i overensstemmelse med subpart CC i bilag III til forordning (EU) nr. 965/2012. |
| ☐ (Hvis det er relevant)<br>Operatøren har gennemført og påvist overensstemmelse med en anerkendt industristandard.<br>Henvisning til standarden:<br>Certificeringsorgan:<br>Dato for seneste overensstemmelsesaudit: |
| ☐ Operatøren underretter den kompetente myndighed om eventuelle ændringer i omstændigheder, der påvirker overholdelsen af de væsentlige krav i bilag V til forordning (EU) 2018/1139 og kravene i forordning (EU) nr. 965/2012 i henhold til erklæring til den kompetente myndighed udstedt via denne erklæring og eventuelle ændringer af oplysninger og lister over AltMoC'er, der er omfattet i og vedlagt som bilag til denne erklæring, som påkrævet i henhold til punkt ORO.GEN.120, litra a), i bilag III til forordning (EU) nr. 965/2012. |
| ☐ Operatøren bekræfter, at oplysningerne i denne erklæring er korrekte |
| Dato og den ansvarlige chefs navn og underskrift |
| (1) Hvis der ikke er plads nok til at angive oplysningerne i erklæringens rubrik, skal oplysningerne anføres i et særskilt bilag. Bilaget skal dateres og underskrives.<br>(2) Er luftfartøjet også registreret med en AOC-indehaver, angives AOC-indehaverens AOC-nummer.<br>(3) »type(r) af operation(er)« henviser til typen af operationer, der gennemføres med dette luftfartøj, f.eks. ikkeerhvervsmæssige operationer eller specialoperationer såsom luftfotograferingsflyvninger, reklameflyvninger, flyvninger for nyhedsmedier, tv- og filmflyvninger, faldskærmsoperationer, skydiving og vedligeholdelseskontrolflyvninger.<br>(4) Oplysninger om den organisation, der er ansvarlig for sikringen af vedvarende luftdygtighed, omfatter navnet på organisationen, adressen og godkendelsens referencenr.« |

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

a) I CAT.GEN.MPA.105 foretages følgende ændringer:

i) I litra a) foretages følgende ændringer:

— Nr. 12) og 13) affattes således:

»12) sikre, at der er udført inspektion før flyvning i overensstemmelse med kravene i bilag I (del-M) til forordning (EU) nr. 1321/2014

13) sikre, at det relevante nødudstyr til stadighed er lettilgængeligt til umiddelbar anvendelse.«

— Følgende indsættes som nr. 14):

»14) ved flyvningens afslutning registrere brugsdata og alle kendte eller formodede fejl i luftfartøjet i luftfartøjets tekniske logbog eller rejselogbog med henblik på at sikre den vedvarende flyvesikkerhed.«

ii) Følgende indsættes som litra e):

»e) Luftfartøjschefen skal hurtigst muligt over for den relevante lufttrafiktjeneste (ATS) indberette eventuelle farlige vejrforhold eller flyveforhold, som sandsynligvis kan forringe andre luftfartøjers sikkerhed.«

b) Punkt CAT.GEN.MPA.150 affattes således:

»**CAT.GEN.MPA.150 Nødlanding på vand — flyvemaskiner**

Operatøren må ikke operere en flyvemaskine, hvis den godkendte kabinekonfiguration overstiger 30 passagersæder, på flyvninger over vand i en afstand, som er længere end 120 minutters flyvning ved marchfart eller 400 NM (afhængigt af hvilken afstand der er den korteste) fra land, hvor der kan foretages en nødlanding, medmindre flyvemaskinen opfylder de krav til nødlanding på vandet, som er angivet i den eller de gældende certificeringsspecifikationer.«

c) Punkt CAT.GEN.MPA.180, litra a), nr. 10), affattes således:

»10) luftfartøjets tekniske logbog i overensstemmelse med bilag I (del-M) til forordning (EU) nr. 1321/2014«

d) Punkt CAT.GEN.MPA.210 affattes således:

»**CAT.GEN.MPA.210 Lokalisering af et luftfartøj i nød — flyvemaskiner**

Følgende flyvemaskiner skal være udstyret med robuste og automatisk virkende midler, som muliggør præcis lokalisering af det sted, hvor flyvningen er endt efter et havari, der har påført flyvemaskinen alvorlig skade:

1) alle flyvemaskiner med en MCTOM på over 27 000 kg og en MOPSC på over 19 sæder, som for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 1. januar 2023 eller senere

2) alle flyvemaskiner med en MCTOM på over 45 500 kg, som for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 1. januar 2023 eller senere.«

e) Punkt CAT.OP.MPA.170, litra b), affattes således:

»b) forsynes med en sikkerhedsbrochure, der i billedform viser, hvordan sikkerheds- og nødudstyr og nødudgange, som kan forventes anvendt af passagererne, betjenes.«

f) Punkt CAT.OP.MPA.320 affattes således:

»**CAT.OP.MPA.320 Flyvemaskinekategorier**

a) Flyvemaskinekategorier baseres på den angivne flyvehastighed ved tærskel ($V_{AT}$), hvilket svarer til stallingshastighed ($V_{SO}$) ganget med 1,3 eller $V_{S1g}$ ganget med 1,23 i landingskonfigurationen ved den maksimale certificerede landingsmasse. Hvis både $V_{SO}$ og $V_{S1g}$ foreligger, skal den højeste deraf følgende $V_{AT}$ anvendes.

b) Flyvemaskinekategorierne i følgende tabel anvendes.

**Tabel 1: Flyvemaskinekategorier svarende til $V_{AT}$-værdier**

| Flyvemaskinekategori | $V_{AT}$ |
|---|---|
| A | Under 91 kt |
| B | Fra 91 til 120 kt |
| C | Fra 121 til 140 kt |
| D | Fra 141 til 165 kt |
| E | Fra 166 til 210 kt |

c) Den landingskonfiguration, som skal tages i betragtning, skal være angivet i driftshåndbogen.

d) Operatøren må anvende en lavere landingsmasse ved fastlæggelse af $V_{AT}$, hvis dette godkendes af den kompetente myndighed. En sådan lavere landingsmasse skal være en permanent værdi, som er uafhængig af de skiftende forhold i forbindelse med de daglige operationer.«

g) Punkt CAT.IDE.A.100, litra b), affattes således:

»b) Instrumenter og udstyr, som ikke er påkrævet i henhold til dette bilag (del-CAT), samt andet udstyr, som ikke er påkrævet i henhold til denne forordning, men som medbringes på en flyvning, skal opfylde følgende krav:

1) de oplysninger, som sådanne former for instrumenter, udstyr eller dele tilvejebringer, må ikke bruges af flyvebesætningsmedlemmer til at overholde bilag II til forordning (EU) 2018/1139 eller punkt CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 og CAT.IDE.A.345 i dette bilag

2) instrumenterne og udstyret må ikke påvirke flyvemaskinens luftdygtighed, heller ikke i tilfælde af svigt eller funktionsfejl.«

h) Punkt CAT.IDE.A.105, litra b), affattes således:

»b) den kompetente myndighed har godkendt operatøren til at operere flyvemaskinen inden for begrænsningerne i masterminimumsudstyrslisten (MMEL) i henhold til punkt ORO.MLR.105, litra j), i bilag III.«

i) I CAT.IDE.A.125 foretages følgende ændringer:

i) Litra a), nr. 1) iii), affattes således:

»iii) barometerstand«

ii) Litra b), nr. 1), affattes således:

»1) barometerstand«

j) I CAT.IDE.A.130 foretages følgende ændringer:

i) Litra b) affattes således:

»b) To anordninger, som måler og viser barometerstand.«

ii) Litra h), nr. 1), affattes således:

»1) barometerstand«

k) I CAT.IDE.A.205 foretages følgende ændringer:

i) Litra a), nr. 3), affattes således:

»3) et sikkerhedsbælte, der fastholder den siddende persons torso, i hvert passagersæde og sikkerhedsseler i hver køje for flyvemaskiner med en MCTOM på 5 700 kg eller derunder og med en MOPSC på ni sæder eller derunder, med et individuelt luftdygtighedsbevis (CofA) udstedt første gang den 8. april 2015 eller senere«

ii) Litra b), nr. 3), affattes således:

»3) i flyvebesætningsmedlemmers sæder og et hvilket som helst sæde ved siden af pilotens sæde have et af følgende:

i) to skulderstropper og et sikkerhedsbælte, der kan anvendes separat,

ii) en diagonal skulderstrop og et sikkerhedsbælte, der kan anvendes separat, i følgende flyvemaskiner:

A) flyvemaskiner med en MCTOM på 5 700 kg eller derunder og med en MOPSC på ni sæder eller derunder, der opfylder de dynamiske forhold ved nødlanding, der er fastsat i den gældende certificeringsspecifikation

B) flyvemaskiner med en MCTOM på 5 700 kg eller derunder og med en MOPSC på ni sæder eller derunder, der ikke opfylder de dynamiske forhold ved nødlanding, der er fastsat i den gældende certificeringsspecifikation, og som har et individuelt luftdygtighedsbevis (CofA) udstedt første gang før den 28. oktober 2014

C) flyvemaskiner certificeret i overensstemmelse med CS-VLA eller tilsvarende og CS-LSA eller tilsvarende.«

l) Punkt CAT.IDE.A.245, litra d), affattes således:

»d) Flyvemaskiner skal være udstyret med yderligere, lettilgængeligt bærbart PBE, som skal være placeret ved de manuelle ildslukkere, der er omhandlet i punkt CAT.IDE.A.250, litra b) eller c), eller ved siden af indgangen til lastrummet, hvis den manuelle ildslukker er installeret i lastrummet.«

m) Punkt CAT.IDE.A.275, litra c) og d), affattes således:

»c) For flyvemaskiner med en MOPSC på 19 sæder eller derunder, som er typecertificeret på grundlag af agenturets certificeringsspecifikation, skal det nødbelysningssystem, der er nævnt i litra a), omfatte det udstyr, der er nævnt i litra b), nr. 1), 2) og 3).

d) For flyvemaskiner med en MOPSC på 19 sæder eller derunder, som ikke er typecertificeret på grundlag af agenturets certificeringsspecifikation, skal det nødbelysningssystem, der er nævnt i litra a), omfatte det udstyr, der er nævnt i litra b), nr. 1).«

n) Punkt CAT.IDE.A.285, litra c), affattes således:

»c) Vandflyvemaskiner, der opereres over vand, skal være udstyret med følgende:

1) et drivanker og andet udstyr, der er nødvendigt for at lette fortøjning, forankring eller manøvrering af vandflyvemaskinen på vandet, og som er egnet i forhold til dens størrelse, masse og betjeningsegenskaber

2) udstyr til frembringelse af de lydsignaler, som foreskrives i de internationale søvejsregler, hvor dette er relevant.«

o) Punkt CAT.IDE.A.345, litra c), affattes således:

»c) Uanset litra b) skal flyvemaskiner, der opereres på korte distancer inden for NAT HLA-luftrummet (North Atlantic high-level airspace) og ikke krydser Nordatlanten, være udstyret med mindst ét langtrækkende kommunikationssystem, såfremt alternative kommunikationsprocedurer er udgivet for det pågældende luftrum.«

p) I CAT.IDE.H.100 foretages følgende ændringer:

i) Litra a) affattes således:

»a) Instrumenter og udstyr, der kræves i henhold til denne subpart, skal være godkendt i overensstemmelse med de gældende luftdygtighedskrav med undtagelse af følgende dele:

1) stavlygter

2) en nøjagtig tidsmåler

3) kortholder

4) førstehjælpskasse

5) megafoner

6) overlevelsesudstyr og signaludstyr

7) drivankre og udstyr til fortøjning

8) fastspændingsanordninger til børn.«

ii) Litra b) affattes således:

»b) Instrumenter og udstyr, som ikke er påkrævet i henhold til dette bilag (del-CAT), samt andet udstyr, som ikke er påkrævet i henhold til denne forordning, men som medbringes på en flyvning, skal opfylde følgende krav:

1) de oplysninger, som sådanne former for instrumenter, udstyr eller dele tilvejebringer, må ikke bruges af flyvebesætningsmedlemmer til at overholde bilag II til forordning (EU) 2018/1139 eller punkt CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 og CAT.IDE.H.345 i dette bilag

2) Instrumenterne og udstyret må ikke påvirke helikopterens luftdygtighed, heller ikke i tilfælde af svigt eller funktionsfejl.«

q) Punkt CAT.IDE.H.105, litra b), affattes således:

»b) den kompetente myndighed har godkendt operatøren til at operere helikopteren inden for begrænsningerne i MMEL i henhold til punkt ORO.MLR.105, litra j), i bilag III.«

r) I CAT.IDE.H.125 foretages følgende ændringer:

i) Litra a), nr. 1) iii), affattes således:

»iii) barometerstand«

ii) Litra b), nr. 1), affattes således:

»1) barometerstand«

s) I CAT.IDE.H.130 foretages følgende ændringer:

i) Litra b) affattes således:

»b) To anordninger, som måler og viser barometerstand. For operationer med én pilot i henhold til VFR om natten kan en trykhøjdemåler erstattes af en radiohøjdemåler.«

ii) Litra h), nr. 1), affattes således:

»1) barometerstand«

t) Punkt CAT.IDE.H.315, litra a), affattes således:

»a) et drivanker og andet udstyr, der er nødvendigt for at lette fortøjning, forankring eller manøvrering af helikopteren på vandet, og som er egnet i forhold til dens størrelse, masse og betjeningsegenskaber, og«

u) Punkt CAT.IDE.H.320 affattes således:

»**CAT.IDE.H.320 Alle helikoptere, der flyver over vand — nødlanding på vand**

a) Helikoptere skal være konstrueret til landing på vand eller certificeret til nødlanding på vand i overensstemmelse med den relevante certificeringsspecifikation, når de opereres i præstationsklasse 1 eller 2 på en flyvning over vand i et hostile environment og i en afstand fra land, som er længere end 10 minutters flyvning ved marchfart.

b) Helikoptere skal være konstrueret til landing på vand, certificeret til landing på vand i overensstemmelse med den relevante certificeringsspecifikation eller udstyret med nødflydeudstyr, når de opereres i:

1) præstationsklasse 1 eller 2 på en flyvning over vand i et non-hostile environment i en afstand fra land, som er længere end 10 minutters flyvning ved normal marchfart

2) præstationsklasse 2 ved start fra eller landing over vand, medmindre der er tale om helikopterambulancetjenester (HEMS-operationer), hvor landingen eller starten på et HEMS-driftssted, der er beliggende i et bymæssigt område, gennemføres over vand for at minimere eksponeringen

3) præstationsklasse 3 på en flyvning over vand ud over afstanden for sikker nødlanding fra land.«

(5) I bilag V (del-SPA) foretages følgende ændringer:

a) Punkt SPA.GEN.100 affattes således:

»**SPA.GEN.100 Kompetent myndighed**

a) Den kompetente myndighed for udstedelse af en specifik godkendelse er:

1) for erhvervsmæssige operatører myndigheden i den medlemsstat, hvor operatøren har sit hovedforretningssted

2) for ikkeerhvervsmæssige operatører myndigheden i den stat, hvor operatøren har sit hovedforretningssted, er etableret eller har bopæl.

b) Uanset litra a), nr. 2), gælder de gældende krav i denne del for godkendelsen af følgende operationer ikke for ikkeerhvervsmæssige operatører, der bruger luftfartøjer, som er registreret i et tredjeland, hvis disse godkendelser er godkendt af det pågældende registreringstredjeland:

1) performancebaseret navigation (PBN)

2) minimumsspecifikationer for navigationspræstation (MNPS)

3) luftrum med reducerede vertikale adskillelsesminima (RVSM-luftrum)

4) operationer ved lav sigtbarhed (LVO).«

b) Punkt SPA.DG.110, litra e), affattes således:

»e) sikre, at en kopi af oplysningerne til luftfartøjschefen opbevares på jorden, og at denne kopi eller oplysningerne heri er lettilgængelig for flight operations officer, flight dispatcher eller det udpegede jordpersonale, der er ansvarligt for deres del af flyveoperationerne, indtil den flyvning, som oplysningerne vedrører, er afsluttet«

c) Punkt SPA.NVIS.110, litra b), affattes således:

»b) *Radiohøjdemåler.* Helikoptere skal være udstyret med en radiohøjdemåler, der kan udsende et hørbart advarselssignal under en forudindstillet højde og et hørbart og visuelt advarselssignal ved en højde, der vælges af piloten, som omgående registreres i alle faser af en NVIS-flyvning.«

d) Punkt SPA.HHO.110 affattes således:

»**SPA.HHO.110 Udstyrskrav i forbindelse med HHO**

a) Ved installation af alt hejseudstyr bortset fra simpel PCDS i en helikopter, herunder radioudstyr med det formål at overholde punkt SPA.HHO.115 og efterfølgende ændringer, skal der forefindes en luftdygtighedsgodkendelse svarende til den planlagte funktion. Hjælpeudstyr skal være udformet og testet i overensstemmelse med relevante normer som krævet af den kompetente myndighed.

b) Vedligeholdelsesinstruktioner for HHO-udstyret og -systemet skal fastlægges af operatøren i samarbejde med producenten og angives i operatørens vedligeholdelsesprogram for helikoptere som fastsat ved forordning (EU) nr. 1321/2014.«

(6) I bilag VI (del-NCC) foretages følgende ændringer:

a) Punkt NCC.GEN.100 affattes således:

»**NCC.GEN.100 Kompetent myndighed**

Den kompetente myndighed er den myndighed, der er udpeget af medlemsstaten, hvor operatøren har sit hovedforretningssted, er etableret eller har bopæl.«

b) Følgende indsættes som punkt NCC.GEN.101:

»**NCC.GEN.101 Supplerende krav til flyvetræningsorganisationer**

Godkendte træningsorganisationer, der pålægges at holde sig i overensstemmelse med dette bilag, skal også være i overensstemmelse med punkt ORO.GEN.310 i bilag III, alt efter hvad der er relevant.«

c) Punkt NCC.IDE.A.100, litra c), affattes således:

»c) Instrumenter og udstyr eller dele, som ikke er påkrævet i henhold til dette bilag, samt andet udstyr, som ikke er påkrævet i henhold til denne forordning, men som medbringes på en flyvning, skal opfylde følgende krav:

1) de oplysninger, som sådanne former for instrumenter, udstyr eller dele tilvejebringer, må ikke bruges af flyvebesætningsmedlemmer til at overholde bilag II til forordning (EU) 2018/1139 eller punkt NCC.IDE.A.245 og NCC.IDE.A.250 i dette bilag

2) instrumenterne og udstyret må ikke påvirke flyvemaskinens luftdygtighed, heller ikke i tilfælde af svigt eller funktionsfejl.«

d) Punkt NCC.IDE.A.105, litra b), affattes således:

»b) den kompetente myndighed har godkendt operatøren til at operere flyvemaskinen inden for begrænsningerne i masterminimumsudstyrslisten (MMEL) i henhold til punkt ORO.MLR.105, litra j), i bilag III, eller«

e) I NCC.IDE.A.120 foretages følgende ændringer:

i) Litra a), nr. 3), affattes således:

»3) barometerstand«

ii) Litra c), nr. 1), affattes således:

»1) barometerstand«

f) I NCC.IDE.A.125 foretages følgende ændringer:

i) Litra a), nr. 3), affattes således:

»3) barometerstand«

ii) Litra c), nr. 1), affattes således:

»1) barometerstand«

iii) Litra h) affattes således:

»h) en nødstrømsforsyning, der er uafhængig af det primære elproduktionssystem, og som kan opretholde og oplyse et system til visning af flyvestillingen i mindst 30 minutter. Nødstrømsforsyningen skal aktiveres automatisk efter totalt svigt i det primære elproduktionssystem, og det skal tydeligt vises på instrumentet eller på instrumentpanelet, at flyvestillingsindikatorens funktion opretholdes ved hjælp af nødstrøm.«

g) Punkt NCC.IDE.A.180, litra b), affattes således:

»b) Et sikkerhedsbælte, der fastholder den siddende persons torso, skal:

1) have ét enkelt udløsningspunkt

2) i sæderne til det krævede mindste antal kabinebesætningsmedlemmer have to skulderstropper og et sikkerhedsbælte, der kan anvendes separat

3) i flyvebesætningsmedlemmers sæder og et hvilket som helst sæde ved siden af pilotens sæde have et af følgende:

i) to skulderstropper og et sikkerhedsbælte, der kan anvendes separat,

ii) en diagonal skulderstrop og et sikkerhedsbælte, der kan anvendes separat, i følgende flyvemaskiner:

A) flyvemaskiner med en MCTOM på 5 700 kg eller derunder og med en MOPSC på ni sæder eller derunder, der opfylder de dynamiske forhold ved nødlanding, der er fastsat i den gældende certificeringsspecifikation

B) flyvemaskiner med en MCTOM på 5 700 kg eller derunder og med en MOPSC på ni sæder eller derunder, der ikke opfylder de dynamiske forhold ved nødlanding, der er fastsat i den gældende certificeringsspecifikation, og som har et individuelt luftdygtighedsbevis (CofA) udstedt første gang før den 25. august 2016.«

h) I punkt NCC.IDE.A.250 indsættes følgende litra e):

»e) Flyvemaskiner skal være udstyret med overvågningsudstyr i overensstemmelse med de gældende luftrumskrav.«

i) Punkt NCC.IDE.H.100, litra c), affattes således:

»c) Instrumenter og udstyr eller dele, som ikke er påkrævet i henhold til dette bilag, samt andet udstyr, som ikke er påkrævet i henhold til denne forordning, men som medbringes på en flyvning, skal opfylde følgende krav:

1) de oplysninger, som sådanne former for instrumenter, udstyr eller dele tilvejebringer, må ikke bruges af flyvebesætningsmedlemmer til at overholde bilag II til forordning (EU) 2018/1139 eller punkt NCC.IDE.H.245 og NCC.IDE.H.250 i dette bilag

2) Instrumenterne og udstyret må ikke påvirke helikopterens luftdygtighed, heller ikke i tilfælde af svigt eller funktionsfejl.«

j) Punkt NCC.IDE.H.105, litra b), affattes således:

»b) den kompetente myndighed har godkendt operatøren til at operere helikopteren inden for begrænsningerne i masterminimumsudstyrslisten (MMEL) i henhold til punkt ORO.MLR.105, litra j), i bilag III, eller«

k) I NCC.IDE.H.120 foretages følgende ændringer:

i) Litra a), nr. 3), affattes således:

»3) barometerstand«

ii) Litra c), nr. 1), affattes således:

»1) barometerstand«

l) I NCC.IDE.H.125 foretages følgende ændringer:

i) Litra a), nr. 3), affattes således:

»3) barometerstand«

ii) Litra c), nr. 1), affattes således:

»1) barometerstand«

m) Punkt NCC.IDE.H.235 affattes således:

»**NCC.IDE.H.235 Alle helikoptere, der flyver over vand — nødlanding på vand**

Helikoptere skal være konstrueret til landing på vand eller certificeret til nødlanding på vand i overensstemmelse med den relevante certificeringsspecifikation eller udstyret med nødflydeudstyr på en flyvning over vand i et hostile environment og i en afstand fra land, som er længere end 10 minutters flyvning ved marchfart.«

n) I punkt NCC.IDE.H.250 indsættes følgende litra e):

»e) Helikoptere skal være udstyret med overvågningsudstyr i overensstemmelse med de gældende luftrumskrav.«

(7) I bilag VII (del-NCO) foretages følgende ændringer:

a) Punkt NCO.GEN.100, litra b), affattes således:

»b) Hvis luftfartøjet er registreret i et tredjeland, er den kompetente myndighed den myndighed, der er udpeget af den medlemsstat, hvor operatøren har sit hovedforretningssted, er etableret eller har bopæl.«

b) Følgende indsættes som punkt NCO.GEN.104:

»**NCO.GEN.104 Anvendelse af luftfartøjer, som er optaget på en NCO-operatørs AOC**

a) NCO-operatøren må anvende andre luftfartøjer end komplekse motordrevne luftfartøjer, som er opført på en operatørs AOC, til at udføre ikkeerhvervsmæssige operationer i overensstemmelse med dette bilag.

b) NCO-operatøren, der anvender luftfartøjet i henhold til litra a), skal opstille en procedure:

1) som klart beskriver, hvordan operationel kontrol af luftfartøjet overføres mellem AOC-indehaveren og NCO-operatøren, jf. ORO.GEN.310 i bilag III

2) beskriver proceduren for overdragelse af luftfartøjet, når det returneres til AOC-indehaveren.

Denne procedure skal indgå i en kontrakt mellem AOC-indehaveren og NCO-operatøren.

NCO-operatøren sikrer, at proceduren kommunikeres til det relevante personale.

c) Den vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer, der anvendes i medfør af litra a), sikres af den organisation, der er ansvarlig for den vedvarende luftdygtighed af de luftfartøjer, som er optaget på det pågældende AOC, i henhold til forordning (EU) nr. 1321/2014.

d) NCO-operatøren, der anvender luftfartøjet i henhold til litra a), skal sikre følgende:

1) at enhver flyvning, der gennemføres under operatørens operationelle kontrol, registreres i luftfartøjets tekniske logsystem

2) at der ikke foretages ændringer af luftfartøjets systemer eller konfiguration

3) at enhver fejl eller teknisk funktionsfejl, der opstår, mens luftfartøjet er under operatørens operationelle kontrol, indberettes til den organisation, som er omhandlet i litra c), umiddelbart efter flyvningen

4) at AOC-indehaveren modtager en kopi af enhver indberetning af begivenheder vedrørende de flyvninger, der udføres med luftfartøjet, udfyldt i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 376/2014 og forordning (EU) 2015/1018.«

d) Punkt NCO.IDE.A.100, litra b) og c), affattes således:

»b) Følgende elementer kræver, når de er påkrævet i henhold til denne subpart, ikke udstyrsgodkendelse:

1) reservesikringer

2) stavlygter

3) en nøjagtig tidsmåler

4) førstehjælpskasse

5) overlevelsesudstyr og signaludstyr

6) drivanker og udstyr til fortøjning

7) fastspændingsanordninger til børn

8) en simpel PCDS, der anvendes af en faglig specialist som fastholdelsesanordning.

c) Instrumenter og udstyr, som ikke er påkrævet i henhold til bilag VII (del-NCO), samt andet udstyr, som ikke er påkrævet i henhold til denne forordning, men som medbringes på en flyvning, skal opfylde følgende krav:

1) de oplysninger, som sådanne former for instrumenter eller udstyr tilvejebringer, må ikke bruges af flyvebesætningsmedlemmer til at overholde bilag II til forordning (EU) 2018/1139 eller punkt NCO.IDE.A.190 og NCO.IDE.A.195 i bilag VII

2) instrumenterne og udstyret må ikke påvirke flyvemaskinens luftdygtighed, heller ikke i tilfælde af svigt eller funktionsfejl.«

e) Punkt NCO.IDE.A.120, litra a), nr. 3), affattes således:

»3) barometerstand«

f) Punkt NCO.IDE.A.125, litra a), nr. 3), affattes således:

»3) barometerstand«

g) Punkt NCO.IDE.A.140, litra a), nr. 2), affattes således:

»2) et sikkerhedsbælte i hvert sæde og en sikkerhedssele til hver køje«

h) I punkt NCO.IDE.A.195 indsættes følgende litra e):

»e) Flyvemaskiner skal være udstyret med overvågningsudstyr i overensstemmelse med de gældende luftrumskrav.«

i) Punkt NCO.IDE.H.100, litra b) og c), affattes således:

»b) Følgende elementer kræver, når de er påkrævet i henhold til denne subpart, ikke udstyrsgodkendelse:

1) stavlygter

2) en nøjagtig tidsmåler

3) førstehjælpskasse

4) overlevelsesudstyr og signaludstyr

5) drivanker og udstyr til fortøjning

6) fastspændingsanordninger til børn

7) en simpel PCDS, der anvendes af en faglig specialist som fastholdelsesanordning.

c) Instrumenter, udstyr eller dele, som ikke er påkrævet i henhold til bilag VII (del-NCO), samt andet udstyr, som ikke er påkrævet i henhold til denne forordning, men som medbringes på en flyvning, skal opfylde følgende krav:

1) de oplysninger, som sådanne former for instrumenter, udstyr eller dele tilvejebringer, må ikke bruges af flyvebesætningsmedlemmer til at overholde bilag II til forordning (EU) 2018/1139 eller punkt NCO.IDE.H.190 og NCO.IDE.H.195 i bilag VII

2) Instrumenterne og udstyret eller delene må ikke påvirke helikopterens luftdygtighed, heller ikke i tilfælde af svigt eller funktionsfejl.«

j) Punkt NCO.IDE.H.120, litra a), nr. 3), affattes således:

»3) barometerstand«

k) Punkt NCO.IDE.H.125, litra a), nr. 3), affattes således:

»3) barometerstand«

l) Punkt NCO.IDE.H.140, litra a), nr. 1) og 2), affattes således:

»1) et sæde eller en køje til hver ombordværende person, som er 24 måneder gammel eller ældre, eller en plads til hvert besætningsmedlem eller faglig specialist om bord

2) et sikkerhedsbælte i hvert passagersæde, en sikkerhedssele til hver køje og en fastholdelsesanordning til hver plads«

m) Punkt NCO.IDE.H.185 affattes således:

»**NCO.IDE.H.185 Alle helikoptere, der flyver over vand — nødlanding på vand**

Helikoptere, der flyver over vand i et hostile environment og i en afstand på mere end 50 NM fra land, skal opfylde ét af følgende:

a) de er konstrueret til landing på vand i overensstemmelse med de relevante certificeringsspecifikationer

b) de er certificeret til nødlanding på vand i overensstemmelse med de relevante certificeringsspecifikationer

c) de er udstyret med nødflydeudstyr.«

n) I punkt NCO.IDE.H.195 indsættes følgende litra e):

»e) Helikoptere skal være udstyret med overvågningsudstyr i overensstemmelse med de gældende luftrumskrav.«

o) Punkt NCO.SPEC.HEC.105, litra b), affattes således:

»b) Ved installation af alt hejse- og lastkrogsudstyr bortset fra simpel PCDS samt ved efterfølgende ændringer heraf skal der forefindes en luftdygtighedsgodkendelse af relevans for den tilsigtede funktion.«

p) Punkt NCO.SPEC.PAR.120 affattes således:

»**NCO.SPEC.PAR.120 Transport og udslip af farligt gods**

Uanset punkt NCO.SPEC.160 må faldskærmsudspringere medbringe røgudviklende udstyr og forlade luftfartøjet med det formål at foretage faldskærmsopvisning over tæt bebyggede by- eller boligområder eller over udendørs forsamlinger af personer, forudsat at dette udstyr er fremstillet til dette formål.«

q) I subpart E indsættes følgende afsnit 6:

**»AFSNIT 6**

**Vedligeholdelseskontrolflyvning (MCF)**

**NCO.SPEC.MCF.100 Niveauer for vedligeholdelseskontrolflyvning**

Inden der gennemføres en vedligeholdelseskontrolflyvning, skal operatøren fastsætte det gældende niveau for vedligeholdelseskontrolflyvningen på følgende måde:

a) en »niveau A«-vedligeholdelseskontrolflyvning for en flyvning, hvor procedurer for unormale situationer eller nødsituationer, som fastlagt i luftfartøjets flyvehåndbog, forventes taget i anvendelse, eller hvor en flyvning er påkrævet for at godtgøre, at et backupsystem eller andre sikkerhedsanordninger fungerer

b) en »niveau B«-vedligeholdelseskontrolflyvning for enhver anden vedligeholdelseskontrolflyvning end en »niveau A«-vedligeholdelseskontrolflyvning.

**NCO.SPEC.MCF.105 Operationelle begrænsninger**

a) Uanset punkt NCO.GEN.105, litra a), nr. 4), i dette bilag kan der gennemføres en vedligeholdelseskontrolflyvning med et luftfartøj, som er frigivet til tjeneste, uden at vedligeholdelsesarbejdet er færdiggjort, i henhold til punkt M.A.801, litra g), eller punkt 145.A.50, litra e), i bilag I til Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014.

b) Uanset punkt NCO.IDE.A.105 eller NCO.IDE.H.105 må luftfartøjschefen gennemføre en flyvning med udstyrsdele eller funktioner, der er ude af drift eller mangler, men som er nødvendige for flyvningen, hvis de udstyrsdele eller funktioner, der er ude af drift eller mangler, er angivet på den tjekliste, der er omhandlet i punkt NCO.SPEC.MCF.110.

**NCO.SPEC.MCF.110 Tjekliste og sikkerhedsinstruktion**

a) Tjeklisten, jf. punkt NCO.SPEC.105, ajourføres efter behov forud for hver enkelt vedligeholdelseskontrolflyvning og skal tage hensyn til de operationelle procedurer, der efter planen skal følges i forbindelse med den pågældende vedligeholdelseskontrolflyvning.

b) Uanset punkt NCO.SPEC.125, litra b), skal den faglige specialist have en sikkerhedsinstruktion forud for hver vedligeholdelseskontrolflyvning.

**NCO.SPEC.MCF.120 Krav til flyvebesætningen**

Ved udvælgelse af et flyvebesætningsmedlem til en vedligeholdelseskontrolflyvning skal operatøren tage luftfartøjets kompleksitet og niveauet af vedligeholdelseskontrolflyvningen som defineret i punkt NCO.SPEC.MCF.100 i betragtning.

**NCO.SPEC.MCF.125 Besætningens sammensætning og personer om bord**

a) Luftfartøjschefen skal angive behovet for yderligere besætningsmedlemmer eller faglige specialister eller begge før hver planlagt vedligeholdelseskontrolflyvning, idet den forventede arbejdsbyrde for flyvebesætningsmedlemmet eller den faglige specialist samt risikovurderingen tages i betragtning.

b) Luftfartøjschefen må ikke tillade andre personer om bord end dem, der er påkrævet i henhold til litra a), i forbindelse med en »niveau A« -vedligeholdelseskontrolflyvning.

**NCO.SPEC.MCF.130 Simulerede procedurer for unormale situationer eller nødsituationer under flyvning**

Uanset punkt NCO.SPEC.145 må en luftfartøjschef simulere situationer, der kræver anvendelse af procedurer for unormale situationer eller nødsituationer med en faglig specialist om bord, hvis simuleringen er nødvendig for at opfylde hensigten med flyvningen, og hvis den er blevet angivet på den tjekliste, der er omhandlet i punkt NCO.SPEC.MCF.110, eller i operationelle procedurer.

**NCO.SPEC.MCF.140 Systemer og udstyr**

Hvis en vedligeholdelseskontrolflyvning har til formål at kontrollere, at et system eller udstyr fungerer korrekt, skal dette system eller sådant udstyr angives som potentielt upålideligt, og der skal aftales passende afbødende foranstaltninger forud for flyvningen for at minimere risici for flyvesikkerheden.«

(8) I bilag VIII (del-SPO) foretages følgende ændringer:

a) Punkt SPO.GEN.005, litra a), affattes således:

»a) Dette bilag anvendes for enhver specialoperation, hvor et luftfartøj anvendes til særlige aktiviteter som f. eks. landbrugs-, bygge- og anlægsvirksomheds-, foto-, landmålings-, overvågnings-, patruljerings- og reklameflyvning eller vedligeholdelseskontrolflyvning.«

b) Punkt SPO.GEN.100 affattes således:

»**SPO.GEN.100 Kompetent myndighed**

Den kompetente myndighed er den myndighed, der er udpeget af medlemsstaten, hvor operatøren har sit hovedforretningssted, er etableret eller har bopæl.«

c) Punkt SPO.POL.110, litra a), affattes således:

»a) Operatøren skal etablere et masse- og balancesystem med henblik på for hver flyvning eller serie af flyvninger at bestemme følgende:

1) luftfartøjets operationelle tørvægt (dry operating mass — DOM)

2) trafiklastens masse

3) brændstofmængdens masse

4) luftfartøjets last og lastfordeling

5) startmasse, landingsmasse og masse uden brændstof

6) gældende CG-positioner for luftfartøjet.«

d) Punkt SPO.IDE.A.100, litra b) og c), affattes således:

»b) Følgende elementer kræver, når de er påkrævet i henhold til denne subpart, ikke udstyrsgodkendelse:

1) reservesikringer

2) stavlygter

3) en nøjagtig tidsmåler

4) kortholder

5) førstehjælpskasser

6) overlevelsesudstyr og signaludstyr

7) drivanker og udstyr til fortøjning

8) en simpel PCDS, der anvendes af en faglig specialist som fastholdelsesanordning.

c) Instrumenter, udstyr eller dele, som ikke er påkrævet i henhold til dette bilag (del-SPO), samt andet udstyr, som ikke er påkrævet i henhold til denne forordning, men som medbringes på en flyvning, skal opfylde følgende krav:

1) de oplysninger, som sådanne former for instrumenter, udstyr eller dele tilvejebringer, må ikke bruges af flyvebesætningsmedlemmer til at overholde bilag II til forordning (EU) 2018/1139 eller punkt SPO.IDE.A.215 og SPO.IDE.A.220 i dette bilag

2) instrumenterne, udstyret eller delene må ikke påvirke flyvemaskinens luftdygtighed, heller ikke i tilfælde af svigt eller funktionsfejl.«

e) Punkt SPO.IDE.A.105 affattes således:

»**SPO.IDE.A.105 Minimumsudstyr til flyvning**

En flyvning må ikke påbegyndes, når et/en af flyvemaskinens instrumenter, udstyrsdele eller funktioner, der er påkrævet for den planlagte flyvning, er ude af drift eller mangler, medmindre en af følgende betingelser er opfyldt:

a) flyvemaskinen opereres i overensstemmelse med minimumsudstyrslisten (MEL)

b) operatøren i tilfælde af komplekse motordrevne flyvemaskiner og enhver flyvemaskine, der anvendes til erhvervsmæssige operationer, har fået den kompetente myndigheds godkendelse til at operere flyvemaskinen inden for begrænsningerne i masterminimumsudstyrslisten (MMEL) i overensstemmelse med punkt ORO.MLR.105, litra j), i bilag III

c) flyvemaskinen skal have en flyvetilladelse udstedt i overensstemmelse med de gældende luftdygtighedskrav.«

f) I SPO.IDE.A.120 foretages følgende ændringer:

i) Litra a), nr. 3), affattes således:

»3) barometerstand«

ii) Litra e), nr. 1), affattes således:

»1) barometerstand«

g) I SPO.IDE.A.125 foretages følgende ændringer:

i) Litra a), nr. 3), affattes således:

»3) barometerstand«

ii) Litra c), nr. 1), affattes således:

»1) barometerstand«

iii) Litra e), nr. 4), affattes således:

»4) en nødstrømsforsyning, der er uafhængig af det primære elproduktionssystem, og som kan opretholde og oplyse et system til visning af flyvestillingen i mindst 30 minutter. Nødstrømsforsyningen skal aktiveres automatisk efter totalt svigt i det primære elproduktionssystem, og det skal tydeligt vises på instrumentet eller på instrumentpanelet, at flyvestillingsindikatorens funktion opretholdes ved hjælp af nødstrøm.«

h) Punkt SPO.IDE.A.160, litra e), affattes således:

»e) det sikkerhedsbælte, der kræves i henhold til litra d), og som fastholder den siddende persons torso, skal:

1) have ét enkelt udløsningspunkt

2) i flyvebesætningsmedlemmers sæder og et hvilket som helst sæde ved siden af pilotens sæde have et af følgende:

i) to skulderstropper og et sikkerhedsbælte, der kan anvendes separat,

ii) en diagonal skulderstrop og et sikkerhedsbælte, der kan anvendes separat, i følgende flyvemaskiner:

A) flyvemaskiner med en MCTOM på 5 700 kg eller derunder og med en MOPSC på ni sæder eller derunder, der opfylder de dynamiske forhold ved nødlanding, der er fastsat i den gældende certificeringsspecifikation

B) flyvemaskiner med en MCTOM på 5 700 kg eller derunder og med en MOPSC på ni sæder eller derunder, der ikke opfylder de dynamiske forhold ved nødlanding, der er fastsat i den gældende certificeringsspecifikation, og som har et individuelt luftdygtighedsbevis (CofA) udstedt første gang før den 25. august 2016.«

i) I punkt SPO.IDE.A.220 indsættes følgende litra e):

»e) Flyvemaskiner skal være udstyret med overvågningsudstyr i overensstemmelse med de gældende luftrumskrav.«

j) I SPO.IDE.H.100 foretages følgende ændringer:

i) Litra b) affattes således:

»b) Det er ikke nødvendigt med en godkendelse af nedenstående instrumenter og udstyr, der kræves i henhold til denne subpart:

1) stavlygter

2) en nøjagtig tidsmåler

3) førstehjælpskasse

4) overlevelsesudstyr og signaludstyr

5) drivanker og udstyr til fortøjning

6) fastspændingsanordninger til børn

7) en simpel PCDS, der anvendes af en faglig specialist som fastholdelsesanordning.«

ii) Litra c) affattes således:

»c) Instrumenter, udstyr eller dele, som ikke er påkrævet i henhold til dette bilag (del-SPO), samt andet udstyr, som ikke er påkrævet i henhold til denne forordning, men som medbringes på en flyvning, skal opfylde følgende krav:

1) de oplysninger, som sådanne former for instrumenter, udstyr eller dele tilvejebringer, må ikke bruges af flyvebesætningsmedlemmer til at overholde bilag II til forordning (EU) 2018/1139 eller punkt SPO.IDE.H.215 og SPO.IDE.H.220 i dette bilag

2) instrumenterne, udstyret eller delene må ikke påvirke helikopterens luftdygtighed, heller ikke i tilfælde af svigt eller funktionsfejl.«

k) Punkt SPO.IDE.H.105 affattes således:

»**SPO.IDE.H.105 Minimumsudstyr til flyvning**

En flyvning må ikke påbegyndes, når et/en af helikopterens instrumenter, udstyrsdele eller funktioner, der er påkrævet for den planlagte flyvning, er ude af drift eller mangler, medmindre en af følgende betingelser er opfyldt:

a) helikopteren opereres i overensstemmelse med minimumsudstyrslisten (MEL)

b) operatøren i tilfælde af komplekse motordrevne helikoptere og enhver helikopter, der anvendes til erhvervsmæssige operationer, har fået den kompetente myndigheds godkendelse til at operere helikopteren inden for begrænsningerne i masterminimumsudstyrslisten (MMEL) i overensstemmelse med punkt ORO.MLR.105, litra j), i bilag III

c) helikopteren skal have en flyvetilladelse udstedt i overensstemmelse med de gældende luftdygtighedskrav.«

l) I SPO.IDE.H.120 foretages følgende ændringer:

i) Litra a), nr. 3), affattes således:

»3) barometerstand«

ii) Litra d), nr. 1), affattes således:

»1) barometerstand«

m) I SPO.IDE.H.125 foretages følgende ændringer:

i) Litra a), nr. 3), affattes således:

»3) barometerstand«

ii) Litra c), nr. 1), affattes således:

»1) barometerstand«

n) I punkt SPO.IDE.H.220 indsættes følgende litra e):

»e) Helikoptere skal være udstyret med overvågningsudstyr i overensstemmelse med de gældende luftrumskrav.«

o) Punkt SPO.SPEC.HESLO.100 affattes således:

»**SPO.SPEC.HESLO.100 Standardprocedurer**

I standardprocedurerne for HESLO skal angives:

a) det udstyr, der skal medbringes, herunder operationelle begrænsninger og relevante dele på minimumsudstyrslisten, hvis relevant

b) krav til besætningens sammensætning og besætningsmedlemmernes og de faglige specialisters erfaring

c) relevant teoretisk og praktisk uddannelse af besætningsmedlemmer i at udføre deres opgaver og relevant uddannelse af faglige specialister i at udføre deres opgaver samt kvalificering og udpegning af de personer, som skal give besætningsmedlemmerne og de faglige specialister denne uddannelse

d) besætningsmedlemmernes og de faglige specialisters ansvar og opgaver

e) nødvendige kriterier for helikopteres ydeevne, der skal opfyldes for at gennemføre HESLO-operationer

f) procedurer under normale forhold, unormale forhold og i nødsituationer.«

p) Punkt SPO.SPEC.HEC.100 affattes således:

»**SPO.SPEC.HEC.100 Standardprocedurer**

I standardprocedurerne for HEC skal angives:

a) det udstyr, der skal medbringes, herunder operationelle begrænsninger og relevante dele på minimumsudstyrslisten, hvis relevant

b) krav til besætningens sammensætning og besætningsmedlemmernes og de faglige specialisters erfaring

c) relevant teoretisk og praktisk uddannelse af besætningsmedlemmer i at udføre deres opgaver og relevant uddannelse af faglige specialister i at udføre deres opgaver samt kvalificering og udpegning af de personer, som skal give besætningsmedlemmerne og de faglige specialister denne uddannelse

d) besætningsmedlemmernes og de faglige specialisters ansvar og opgaver

e) nødvendige kriterier for helikopteres ydeevne, der skal opfyldes for at gennemføre HEC-operationer

f) procedurer under normale forhold, unormale forhold og i nødsituationer.«

q) Punkt SPO.SPEC.HEC.105, litra b), affattes således:

»b) Ved installation af alt hejse- og lastkrogsudstyr bortset fra simpel PCDS samt ved efterfølgende ændringer heraf skal der forefindes en luftdygtighedsgodkendelse af relevans for den tilsigtede funktion.«

r) Punkt SPO.SPEC.PAR.125 affattes således:

»**SPO.SPEC.PAR.125 Udslip af farligt gods**

Uanset punkt SPO.GEN.155 må faldskærmsudspringere forlade luftfartøjet med det formål at foretage faldskærmsopvisning over tæt bebyggede by- eller boligområder eller over udendørs forsamlinger af personer og samtidig medbringe røgudviklende udstyr, forudsat at det er fremstillet til dette formål.«

s) I subpart E indsættes følgende afsnit 5:

»**AFSNIT 5**

***Vedligeholdelseskontrolflyvning (MCF)***

**SPO.SPEC.MCF.100 Niveauer for vedligeholdelseskontrolflyvning**

Inden der gennemføres en vedligeholdelseskontrolflyvning, skal operatøren fastsætte det gældende niveau for vedligeholdelseskontrolflyvningen på følgende måde:

a) en »niveau A«-vedligeholdelseskontrolflyvning for en flyvning, hvor procedurer for unormale situationer eller nødsituationer, som fastlagt i luftfartøjets flyvehåndbog, forventes taget i anvendelse, eller hvor flyvningen er påkrævet for at godtgøre, at et backupsystem eller andre sikkerhedsanordninger fungerer

b) en »niveau B«-vedligeholdelseskontrolflyvning for enhver anden vedligeholdelseskontrolflyvning end en »niveau A«-vedligeholdelseskontrolflyvning.

**SPO.SPEC.MCF.105 Flyveprogram for en »niveau A«-vedligeholdelseskontrolflyvning**

Før der gennemføres en »niveau A«-vedligeholdelseskontrolflyvning med et komplekst motordrevet luftfartøj, skal operatøren opstille og dokumentere et flyveprogram.

**SPO.SPEC.MCF.110 Vedligeholdelseskontrolflyvningshåndbog for en »niveau A«-vedligeholdelseskontrolflyvning**

Operatører, som gennemfører en »niveau A« -vedligeholdelseskontrolflyvning, skal:

a) beskrive de operationer og dertil knyttede procedurer i driftshåndbogen, som er nævnt i punkt ORO.MLR.100 i bilag III, eller i en særlig vedligeholdelseskontrolflyvningshåndbog

b) ajourføre håndbogen ved behov

c) underrette alt berørt personale om håndbogen og de ændringer heraf, der er relevante for deres opgaver

d) forelægge den kompetente myndighed håndbogen og ajourføringer heraf.

**SPO.SPEC.MCF.115 Krav til flyvebesætningen i forbindelse med en »niveau A«-vedligeholdelseskontrolflyvning**

a) Operatøren skal udvælge egnede flyvebesætningsmedlemmer, idet luftfartøjets kompleksitet og niveauet af vedligeholdelseskontrolflyvningen tages i betragtning. Ved udvælgelse af flyvebesætningsmedlemmer til en »niveau A«-vedligeholdelseskontrolflyvning med et komplekst motordrevet luftfartøj skal operatøren sikre følgende:

1) luftfartøjschefen har fulgt et træningskursus i henhold til punkt SPO.SPEC.MCF.120; er træningen gennemført i en simulator, skal piloten gennemføre mindst én »niveau A«-vedligeholdelseskontrolflyvning som overvågende pilot eller som observatør, før vedkommende flyver som luftfartøjschef på en »niveau A«-vedligeholdelseskontrolflyvning

2) luftfartøjschefen har i luftfartøjer i samme luftfartøjskategori som det luftfartøj, der skal flyves, fuldført mindst 1 000 flyvetimer og heraf mindst 400 timer som luftfartøjschef i et komplekst motordrevet luftfartøj og mindst 50 timer i den specifikke luftfartøjstype.

Uanset nr. 2) i første afsnit må operatøren, hvis den indfører en ny luftfartøjstype i sin operation og har vurderet pilotens kvalifikationer efter en gældende vurderingsprocedure, udvælge en pilot, som har færre end 50 timers erfaring med den specifikke luftfartøjstype.

b) Piloter, der indehaver en prøveflyvningsrettighed i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 1178/2011, godskrives fuldt ud for det træningskursus, der er anført i dette punkts litra a), nr. 1), forudsat at de piloter, der indehaver en prøveflyvningsrettighed, har fuldført den påkrævede grunduddannelse og periodiske træning i forvaltning af besætningsressourcer i henhold til punkt ORO.FC.115 og ORO.FC.215 i bilag III.

c) En luftfartøjschef må ikke udføre en »niveau A«-vedligeholdelseskontrolflyvning på et komplekst motordrevet luftfartøj, medmindre luftfartøjschefen har udført en »niveau A«-vedligeholdelseskontrolflyvning i de foregående 36 måneder.

d) Rutine som luftfartøjschef på en »niveau A«-vedligeholdelseskontrolflyvning opnås på ny efter udførelsen af en »niveau A«-vedligeholdelseskontrolflyvning som observatør eller som overvågende pilot, eller efter at have fungeret som luftfartøjschef på en »niveau A«-vedligeholdelseskontrolflyvning i en simulator.

**SPO.SPEC.MCF.120 Flyvebesætningens træning i en »niveau A«-vedligeholdelseskontrolflyvning**

a) Det træningskursus, der kræves til en »niveau A«-vedligeholdelseskontrolflyvning, skal gennemføres efter en detaljeret træningsplan.

b) Flyveinstruktionen i forbindelse med træningskurset gennemføres på en af følgende måder:

1) i en simulator, der som led i træningen i tilstrækkelig grad afspejler luftfartøjets og dets systemers reaktion på den kontrol, der gennemføres

2) i forbindelse med en flyvning i et luftfartøj godtgøres det, at vedligeholdelseskontrolteknikkerne beherskes.

c) Et fuldført træningskursus for en luftfartøjskategori anses for gyldigt for alle luftfartøjstyper i den pågældende kategori.

d) I forbindelse med valget af det luftfartøj, der anvendes til træningen, og det luftfartøj, der skal flyves i forbindelse med en vedligeholdelseskontrolflyvning, skal operatøren angive, om forskelstræning eller rutineopbygningstræning er påkrævet, og beskrive indholdet af en sådan træning.

**SPO.SPEC.MCF.125 Besætningens sammensætning og personer om bord**

a) Operatøren skal opstille procedurer for at fastslå, om der er behov for yderligere faglige specialister.

b) Operatøren skal i sin håndbog fastsætte politikken for andre personer om bord i forbindelse med en »niveau A«-vedligeholdelseskontrolflyvning.

c) I forbindelse med en »niveau A«-vedligeholdelseskontrolflyvning kræves det, at en faglig specialist eller en supplerende pilot er til stede i cockpittet med henblik på at bistå flyvebesætningsmedlemmerne, medmindre luftfartøjets konfiguration ikke tillader det, eller operatøren ud fra flyvebesætningsmedlemmernes arbejdsbyrde ifølge flyveprogrammet kan begrunde, at flyvebesætningsmedlemmerne ikke har behov for yderligere bistand.

**SPO.SPEC.MCF.130 Simulerede procedurer for unormale situationer eller nødsituationer under flyvning**

Uanset punkt SPO.OP.185 må en faglig specialist være om bord på en »niveau A«-vedligeholdelseskontrolflyvning, hvis den faglige specialist er påkrævet for at opfylde hensigten med flyvningen og er identificeret i flyveprogrammet.

**SPO.SPEC.MCF.135 Flyvetidsbegrænsninger og hvilebestemmelser**

Når operatører, der er omfattet af subpart FTL i bilag III (del-ORO), indkalder besætningsmedlemmer til vedligeholdelseskontrolflyvning, skal de anvende bestemmelserne i denne subpart.

**SPO.SPEC.MCF.140 Systemer og udstyr**

Hvis en vedligeholdelseskontrolflyvning har til formål at kontrollere, at et system eller udstyr fungerer korrekt, skal dette system eller sådant udstyr angives som potentielt upålideligt, og der skal aftales passende afbødende foranstaltninger forud for flyvningen for at minimere risici for flyvesikkerheden.

**SPO.SPEC.MCF.145 Krav vedrørende cockpit voice-rekorder, flyvedatarekorder og datalink-rekorderinger for AOC-indehavere**

Foretages en vedligeholdelseskontrolflyvning med et luftfartøj, som ellers anvendes til CAT-operationer, skal bestemmelserne angående cockpit voice-rekordere (CVR), flyvedatarekordere (FDR) og datalink-rekordere (DLR) i bilag IV (del-CAT) fortsat finde anvendelse.«

*BILAG II*

I bilag I og Vb til forordning (EU) nr. 1321/2014 foretages følgende ændringer:

(1) I punkt M.A.201 i bilag I (del-M) tilføjes følgende som litra k):

»k) Anvendes et luftfartøj, som er optaget på et AOC, til ikkeerhvervsmæssige operationer eller specialoperationer i henhold til punkt ORO.GEN.310 i bilag III eller punkt NCO.GEN.104 i bilag VII til forordning (EU) nr. 965/2012, skal operatøren sikre, at de opgaver, der er forbundet med vedvarende luftdygtighed, udføres af den CAMO, der er godkendt i henhold til bilag Vc (del-CAMO), eller af den kombinerede luftdygtighedsorganisation (»CAO«), der er godkendt i henhold til bilag Vd (del-CAO), alt efter hvad der er relevant, for indehaveren af det pågældende AOC.«

(2) I punkt ML.A.201 i bilag Vb (del-ML) tilføjes følgende som litra h):

»h) Anvendes et luftfartøj, som er optaget på et AOC, til ikkeerhvervsmæssige operationer eller specialoperationer i henhold til punkt ORO.GEN.310 i bilag III eller punkt NCO.GEN.104 i bilag VII til forordning (EU) nr. 965/2012, skal operatøren sikre, at de opgaver, der er forbundet med vedvarende luftdygtighed, udføres af den CAMO, der er godkendt i henhold til bilag Vc (del-CAMO), eller af den kombinerede luftdygtighedsorganisation (»CAO«), der er godkendt i henhold til bilag Vd (del-CAO), alt efter hvad der er relevant, for indehaveren af det pågældende AOC.«