Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

►**B** **VERORDENING (EU) Nr. 965/2012 VAN DE COMMISSIE**

van 5 oktober 2012

tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad

(PB L 296 van 25.10.2012, blz. 1)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
►**M1**	Verordening (EU) nr. 800/2013 van de Commissie van 14 augustus 2013	L 227	1	24.8.2013

▼B

VERORDENING (EU) Nr. 965/2012 VAN DE COMMISSIE

van 5 oktober 2012

tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 216/2008 ([1]) van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG van de Raad, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG, en met name artikel 8, lid 5, en artikel 10, lid 5,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Exploitanten en personeel die betrokken zijn bij de exploitatie van bepaalde luchtvaartuigen moeten voldoen aan de relevante essentiële eisen die zijn uiteengezet in bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008.

(2) Krachtens Verordening (EG) nr. 216/2008 moeten de lidstaten, naast het toezicht op de door hen afgegeven certificaten, onderzoek doen, inclusief platforminspecties, en alle nodige maatregelen nemen, waaronder een vliegverbod voor luchtvaartuigen, om te voorkomen dat een inbreuk blijft bestaan.

(3) Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 moet de Commissie de nodige uitvoeringsregels vaststellen waarin de voorwaarden voor veilige vluchtuitvoering worden bepaald.

(4) Om een soepele overgang en een hoog uniform niveau van burgerluchtvaartveiligheid in de Europese Unie te waarborgen, dienen de uitvoeringsmaatregelen in overeenstemming te zijn met de laatste stand van de techniek, met inbegrip van de beste praktijken en de wetenschappelijke en technische vooruitgang op het gebied van vluchtuitvoering. Daarbij dient rekening te worden gehouden met technische eisen en administratieve procedures waarover vóór 30 juni 2009 overeenstemming is bereikt onder de auspiciën van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (de ICAO) en de Europese gezamenlijke luchtvaartautoriteiten, en met de bestaande wetgeving voor een specifieke nationale omgeving.

(5) Het is van belang de luchtvaartindustrie en de autoriteiten in de lidstaten voldoende tijd te geven om zich aan het nieuwe regelgevingskader aan te passen en onder bepaalde voorwaarden de geldigheid te erkennen van certificaten die zijn afgegeven vóór deze verordening van toepassing wordt.

([1]) PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1.

▼B

(6) Aangezien deze verordening een uitvoeringsmaatregel is in de zin van artikel 8, lid 5, en artikel 10, lid 5, van Verordening (EG) nr. 216/2008, worden bijlage III bij Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad [1] en Richtlijn 2004/36/EG van het Europees Parlement en de Raad [2] beschouwd als ingetrokken overeenkomstig artikel 69, leden 3 en 5, van Verordening (EG) nr. 216/2008. Bijlage III blijft echter tijdelijk van kracht tot de bij deze verordening vastgestelde overgangsperioden zijn verstreken en met betrekking tot die gebieden waarvoor nog geen uitvoeringsmaatregelen zijn vastgesteld. Ook Richtlijn 2004/36/EG moet tijdelijk van toepassing blijven tot de bij deze verordening vastgestelde overgangsperioden zijn verstreken.

(7) Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart heeft ontwerp uitvoeringsvoorschriften voorbereid en ingediend als advies aan de Commissie, overeenkomstig artikel 19, lid 1, van Verordening (EG) nr. 216/2008.

(8) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 65 van Verordening (EG) nr. 216/2008 opgerichte comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Voorwerp en toepassingsgebied

1. In deze verordening worden gedetailleerde regels vastgesteld voor commercieel luchtvervoer met vliegtuigen en helikopters ►M1 en de uitvoering van niet-commerciële vluchten met vliegtuigen, helikopters, luchtballonnen en zweefvliegtuigen, ◄ inclusief platforminspecties van luchtvaartuigen van exploitanten onder het veiligheidstoezicht van een andere staat die landen op luchthavens op het grondgebied dat onder de bepalingen van het Verdrag valt.

2. In deze verordening worden ook gedetailleerde regels vastgesteld voor de afgifte, actualisering, wijziging, beperking, schorsing of intrekking van de certificaten van de in artikel 4, lid 1, onder b) en c), van Verordening (EG) nr. 216/2008 vermelde exploitanten van luchtvaartuigen die commerciële luchtvervoersactiviteiten uitvoeren, alsook de rechten en plichten van de houders van certificaten en de voorwaarden waaronder de activiteiten worden verboden, beperkt of onderworpen aan bepaalde voorwaarden in het belang van de veiligheid.

▼M1

3. In deze verordening worden gedetailleerde regels vastgesteld voor de uitvoering van niet-commerciële vluchten, alsook voorwaarden en procedures voor het indienen van verklaringen door exploitanten die betrokken zijn bij de uitvoering van niet-commerciële vluchten met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen, en voor het toezicht op deze exploitanten.

4. Andere luchtvaartactiviteiten, inclusief de uitvoering van vluchten om gespecialiseerde taken uit te voeren of diensten te verlenen, moeten worden uitgevoerd overeenkomstig de toepasselijke nationale wetgeving tot de desbetreffende uitvoeringsregels zijn vastgesteld en van toepassing zijn.

[1] PB L 373 van 31.12.1991, blz. 4.
[2] PB L 143 van 30.4.2004, blz. 76.

▼B

►M1 5. ◄ Deze verordening is niet van toepassing op de activiteiten die in artikel 1, lid 2, onder a), van Verordening (EG) nr. 216/2008 zijn vermeld.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

1. „Commerciële luchtvervoersactiviteit": de exploitatie van een luchtvaartuig voor het vervoer van passagiers, vracht of post tegen vergoeding of andere beloning.

2. „Vliegtuigen van prestatieklasse B": vliegtuigen aangedreven door propellermotoren met een maximale operationele passagiersconfiguratie van negen of minder en een maximale startmassa van 5 700 kg of minder.

3. „Gebied van algemeen belang": een gebied dat uitsluitend wordt gebruikt voor activiteiten in het algemene belang.

4. „Activiteit in prestatieklasse 1": een activiteit waarbij de helikopter bij een storing van de kritieke motor kan landen binnen de beschikbare afstand voor afgebroken start of de vlucht veilig kan voortzetten naar een geschikt landingsgebied, naar gelang van het moment waarop de storing zich voordoet.

▼M1

5. „Prestatiegebaseerde navigatie (PBN)": gebiedsnavigatie op basis van prestatievereisten voor luchtvaartuigen die langs een ATS-route vliegen, op basis van een instrumentnaderingsprocedure of in aangewezen luchtruim.

▼B

In bijlage I zijn aanvullende definities vastgesteld voor de toepassing van bijlagen II tot en met ►M1 VII ◄.

Artikel 3

Toezichtscapaciteit

1. Elke lidstaat dient één of meer entiteiten aan te wijzen als bevoegde autoriteit in die lidstaat, met de nodige bevoegdheden en toegewezen verantwoordelijkheden voor de certificering van en het toezicht op personen en organisaties die onder Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan vallen.

2. Indien een lidstaat meer dan één entiteit als bevoegde autoriteit aanduidt:

a) dienen de bevoegdheidsgebieden van elke bevoegde autoriteit duidelijk te worden omschreven wat betreft verantwoordelijkheden en geografische beperking, en

b) dient te worden voorzien in coördinatie tussen deze entiteiten om een doeltreffend toezicht te garanderen op alle organisaties en personen die onder Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan vallen, binnen hun respectieve bevoegdheden.

3. De lidstaten dienen ervoor te zorgen dat de bevoegde autoriteit(en) over de nodige kennis en bekwaamheid beschikt (beschikken) om het toezicht te garanderen op alle personen en organisaties die onder hun toezichtprogramma vallen, en dat zij over de nodige middelen beschikt (beschikken) om de in deze verordening vastgestelde eisen na te leven.

▼B

4. De lidstaten dienen ervoor te zorgen dat het personeel van de bevoegde autoriteit geen toezichtactiviteiten verricht wanneer er bewijzen zijn dat daardoor direct, dan wel indirect een belangenconflict kan ontstaan, in het bijzonder als er familiale of financiële belangen in het geding zijn.

5. Personeel dat door de bevoegde autoriteit geautoriseerd is om certificerings- en/of toezichtstaken uit te oefenen, moet de bevoegdheid krijgen om minstens de volgende taken uit te voeren:

a) de archieven, gegevens, procedures onderzoeken alsmede elk ander materiaal dat relevant is voor de uitvoering van de certificerings- en/of toezichtstaak;

b) kopieën of uittreksels maken van dergelijke archieven, gegevens, procedures en ander materiaal;

c) een mondelinge toelichting ter plaatse vragen;

d) zich toegang verschaffen tot betrokken panden, exploitatieterreinen of vervoersmiddelen;

e) audits, onderzoeken, beoordelingen en inspecties uitvoeren, met inbegrip van platforminspecties en onaangekondigde inspecties;

f) voor zover nodig handhavingsmaatregelen nemen of op gang brengen.

6. De in punt 5 vermelde taken worden verricht met inachtneming van de wetgeving van de betrokken lidstaat.

Artikel 4

Platforminspecties

Platforminspecties van luchtvaartuigen van exploitanten die onder het veiligheidstoezicht van een andere lidstaat of een derde land staan, worden uitgevoerd overeenkomstig subdeel RAMP van bijlage II.

Artikel 5

Vluchtuitvoeringen

1. Exploitanten mogen alleen vluchten uitvoeren met luchtvaartuigen voor het verrichten van commerciële luchtvervoersactiviteiten, zoals gespecificeerd in de bijlagen III en IV.

2. Exploitanten ►**M1** ———— ◄ moeten de toepasselijke bepalingen van bijlage V naleven bij de exploitatie van:

a) vliegtuigen en helikopters die worden gebruikt voor:

i) activiteiten op basis van performance-based navigation (PBN);

ii) activiteiten overeenkomstig minimumprestatiespecificaties op het gebied van navigatie (minimum navigation performance specifications, MNPS);

iii) activiteiten in een gedeelte van het luchtruim met verminderde verticale separatieminima (reduced vertical separation minima, RVSM);

iv) activiteiten bij slecht zicht (LVO);

▼B

b) ►M1 vliegtuigen, helikopters, luchtballonnen en zweefvliegtuigen ◄ die worden gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke goederen;

c) tweemotorige vliegtuigen die worden gebruikt voor commercieel luchtvervoer over lange afstanden;

d) helikoptervluchten die met behulp van nachtzichtapparatuur (night vision imaging systems, NVIS) worden gebruikt voor commerciële luchtvervoersactiviteiten;

e) helikopters die worden gebruikt voor takelactiviteiten in het commerciële luchtvervoer, en

f) helikopters die worden gebruikt voor medische noodhulpvluchten in het commerciële luchtvervoer (emergency medical services, EMS).

▼M1

3. Exploitanten van niet-commerciële vluchten met complexe motoraangedreven vliegtuigen en helikopters moeten verklaren dat zij over de bekwaamheid en middelen beschikken om zich te kwijten van hun verantwoordelijkheden in verband met de exploitatie van luchtvaartuigen en moeten deze luchtvaartuigen exploiteren overeenkomstig de bepalingen van bijlage III en bijlage VI.

4. Exploitanten van niet-commerciële vluchten met andere dan complexe motoraangedreven vliegtuigen en helikopters en met luchtballonnen en zweefvliegtuigen moeten deze luchtvaartuigen exploiteren overeenkomstig de bepalingen van bijlage VII.

5. Bij wijze van uitzondering op leden 1, 3 en 4 moeten opleidingsorganisaties waarvan de hoofdzetel in een lidstaat is gevestigd en die zijn goedgekeurd overeenkomstig Verordening (EU) nr. 290/2012 van de Commissie [1], bij het verstrekken van vliegopleiding naar, in of vanuit de Unie vluchten uitvoeren met:

a) complexe motoraangedreven vliegtuigen en helikopters overeenkomstig de bepalingen van bijlage VI;

b) andere dan complexe motoraangedreven vliegtuigen en helikopters, alsook luchtballonnen en zweefvliegtuigen, overeenkomstig de bepalingen van bijlage VII.

▼B

Artikel 6

Afwijkingen

1. Commerciële luchtvervoersactiviteiten met vliegtuigen van prestatieklasse B of niet-complexe helikopters die beginnen en eindigen op hetzelfde luchtvaartterrein/exploitatiegebied zijn niet onderworpen aan bijlagen III en IV, maar wel:

a) voor vliegtuigen, aan bijlage III bij Verordening (EEG) nr. 3922/91 en bijbehorende nationale uitzonderingen op basis van veiligheidsrisicobeoordelingen die door de bevoegde autoriteiten zijn uitgevoerd;

b) voor helikopters, aan nationale eisen.

2. Bij wijze van uitzondering op artikel 5, lid 1, worden de in artikel 4, lid 5, van Verordening (EG) nr. 216/2008 vermelde luchtvaartuigen geëxploiteerd onder de voorwaarden die zijn uiteengezet in Besluit C(2009) 7633 van de Commissie van 14 oktober 2009 wanneer deze luchtvaartuigen worden gebruikt voor commerciële luchtvervoersactiviteiten. Wijzigingen in de exploitatie die gevolgen hebben voor de in dat besluit vastgestelde voorwaarden worden aangemeld bij de Commissie en het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (hierna „het Agentschap” genoemd) alvorens de wijziging wordt doorgevoerd.

[1] PB L 100 van 5.4.2012, blz. 1.

▼B

Als andere dan de lidstaten tot dewelke Besluit C(2009) 7633 is gericht voornemens zijn gebruik te maken van de in dat besluit vastgestelde uitzondering, stellen zij de Commissie en het Agentschap in kennis van dit voornemen alvorens de uitzondering wordt toegepast. De Commissie en het Agentschap beoordelen in welke mate de wijziging of het voornemen afwijkt van de voorwaarden van Besluit C(2009) 7633 of gevolgen heeft voor de oorspronkelijke veiligheidsbeoordeling die in het kader van dat besluit is uitgevoerd. Als uit de beoordeling blijkt dat de wijziging of het voornemen niet overeenstemt met de oorspronkelijke veiligheidsbeoordeling die in het kader van Besluit C(2009) 7633 is uitgevoerd, dient de desbetreffende lidstaat een nieuwe uitzonderingsaanvraag in overeenkomstig artikel 14, lid 6, van Verordening (EG) nr. 216/2008.

3. Bij wijze van uitzondering op artikel 5, lid 1, blijven vluchten die verband houden met de introductie of wijziging van luchtvaartuigtypes en die door ontwerp- of productieorganisaties binnen het bereik van hun bevoegdheden worden uitgevoerd, onderworpen aan de voorwaarden die zijn vastgesteld in de nationale wetgeving van de lidstaten.

4. Onverminderd artikel 5 mogen de lidstaten een specifieke erkenning blijven eisen en aanvullende eisen blijven stellen voor operationele procedures, apparatuur, kwalificaties van de bemanning en opleiding met betrekking tot offshore commerciële luchtvervoersactiviteiten met helikopters, overeenkomstig hun nationale wetgeving. De lidstaten stellen de Commissie en het Agentschap in kennis van de aanvullende eisen voor dergelijke specifieke erkenningen. Deze eisen mogen niet restrictiever zijn dan die van bijlage III en IV.

5. Bij wijze van uitzondering op CAT.POL.A.300, punt a), van bijlage IV, worden eenmotorige vliegtuigen die voor commerciële luchtvervoersactiviteiten worden gebruikt, ’s nachts of bij instrumentweersomstandigheden geëxploiteerd overeenkomstig de voorwaarden die zijn uiteengezet in de bestaande vrijstellingen die door de lidstaten zijn verleend overeenkomstig artikel 8, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 3922/91.

Wijzigingen in de exploitatie van deze vliegtuigen die gevolgen hebben voor de in die vrijstellingen vastgestelde voorwaarden worden bij de Commissie en het Agentschap aangemeld alvorens ze worden doorgevoerd. De Commissie en het Agentschap beoordelen de voorgestelde wijziging overeenkomstig artikel 14, lid 5, van Verordening (EG) nr. 216/2008.

6. Bestaande helikopteractiviteiten van/naar een gebied van algemeen belang mogen worden uitgevoerd bij wijze van uitzondering op CAT.POL.H.225 van bijlage IV als het door de grootte van het gebied van algemeen belang, de hindernissen in de omgeving of de helikopter niet mogelijk is de eisen voor activiteiten van prestatieklasse 1 na te leven. Dergelijke activiteiten worden uitgevoerd onder de voorwaarden die door de lidstaten worden vastgesteld. De lidstaten stellen de Commissie en het Agentschap in kennis van deze voorwaarden.

▼M1

7. Bij wijze van uitzondering op SPA.PBN.100 PBN van bijlage V worden niet-commerciële vluchten met andere dan complexe motoraangedreven vliegtuigen in aangewezen delen van het luchtruim, op routes of in overeenstemming met procedures waarvoor specificaties inzake prestatiegebaseerde navigatie (PBN) zijn vastgesteld, uitgevoerd volgens de voorwaarden van de nationale wetgeving van de lidstaten tot de desbetreffende uitvoeringsregels zijn vastgesteld en van toepassing zijn.

▼B

Artikel 7

Air operator certificates

1. Air operator certificates (AOC's) die, alvorens de onderhavige verordening van toepassing wordt, door een lidstaat aan exploitanten van commerciële luchtvervoersactiviteiten met vliegtuigen worden afgegeven overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 3922/91, worden geacht te zijn afgegeven in overeenstemming met de onderhavige verordening.

Maar uiterlijk 28 oktober 2014:

a) brengen de exploitanten hun beheersysteem, opleidingsprogramma's, procedures en handleidingen in overeenstemming met bijlagen III, IV en V, voor zover relevant;

b) wordt het AOC vervangen door certificaten die overeenkomstig bijlage II bij deze verordening worden afgegeven.

2. AOC's die, alvorens de onderhavige verordening van toepassing wordt, door een lidstaat worden afgegeven aan exploitanten van commercieel luchtvervoer met helikopters, worden omgezet in AOC's die in overeenstemming zijn met de onderhavige verordening, overeenkomstig een omzettingsverslag dat wordt opgesteld door de lidstaat die het AOC heeft afgegeven, in overleg met het Agentschap.

Het omzettingsverslag moet:

a) een beschrijving bevatten van de nationale eisen op basis waarvan de AOC's zijn afgegeven;

b) een beschrijving bevatten van het toepassingsgebied van de bevoegdheden die zijn toegekend aan de exploitanten;

c) de verschillen bevatten tussen de nationale eisen op basis waarvan de AOC's zijn afgegeven en de eisen van de bijlagen III, IV en V, samen met een vermelding van hoe en wanneer de exploitanten moeten zorgen voor volledige overeenstemming met die bijlagen.

Het omzettingsverslag bevat kopieën van alle documenten die nodig zijn om de onder a), b) en c), uiteengezette punten aan te tonen, inclusief kopieën van de relevante nationale eisen en procedures.

Artikel 8

Vliegtijdbeperkingen

►M1 1. ◄ De beperkingen van de vlieg- en diensttijden zijn onderworpen aan:

a) ►M1 voor commerciële vluchtuitvoeringen met vliegtuigen ◄: artikel 8, lid 4, en subdeel Q van bijlage III bij Verordening (EEG) nr. 3922/91;

b) ►M1 voor commerciële vluchtuitvoeringen met helikopters ◄: nationale eisen.

▼M1

2. Niet-commerciële vluchten met complexe motoraangedreven vliegtuigen en helikopters worden uitgevoerd overeenkomstig de toepasselijke nationale wetgeving inzake vliegtijdbeperkingen tot de desbetreffende uitvoeringsregels zijn vastgesteld en van toepassing zijn.

▼B

Artikel 9

Minimumuitrustingslijsten

Minimumuitrustingslijsten die door het land van de exploitant of het land van registratie, al naargelang van toepassing, zijn goedgekeurd vóór deze verordening van toepassing wordt, worden geacht te zijn goedgekeurd overeenkomstig deze verordening en mogen blijvend worden gebruikt door de exploitant die de goedkeuring heeft gekregen.

Nadat deze verordening van toepassing is geworden, wordt elke wijziging van de minimumuitrustingslijst aangebracht overeenkomstig ORO.MLR.105 van bijlage III.

Artikel 10

Inwerkingtreding

1. Deze verordening treedt in werking op de derde dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Ze is van toepassing met ingang van 28 oktober 2012.

2. Bij wijze van afwijking van de tweede alinea van lid 1 mogen de lidstaten besluiten de bepalingen van de bijlagen I tot en met V niet toe te passen tot 28 oktober 2014.

Wanneer een lidstaat gebruikmaakt van die mogelijkheid, moet hij de Commissie en het Agentschap daarvan in kennis stellen. In deze kennisgeving worden niet alleen de redenen en de duur van deze afwijking beschreven, maar ook het tenuitvoerleggingsprogramma met de geplande maatregelen en het daarmee samenhangende tijdschema.

▼M1

3. Bij wijze van uitzondering op de tweede alinea van lid 1 mogen lidstaten beslissen:

a) de bepalingen van bijlage III niet toe te passen op de uitvoering van niet-commerciële vluchten met complexe motoraangedreven vliegtuigen en helikopters tot 25 augustus 2016, en

b) de bepalingen van de bijlagen V, VI en VII niet toe te passen op de uitvoering van niet-commerciële vluchten met vliegtuigen, helikopters, zweefvliegtuigen en luchtballonnen tot 25 augustus 2016.

▼B

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

▼B

BIJLAGE I

▼M1

Definities van termen die voorkomen in de bijlagen II-VII

▼B

In deze verordening wordt verstaan onder:

1. „Beschikbare start-stoplengte (ASDA)”: de beschikbare aanlooplengte plus de lengte van de stopbaan, indien een dergelijk baandeel beschikbaar is verklaard door het land van het luchtvaartterrein en de massa van het vliegtuig kan dragen onder de gegeven bedrijfsomstandigheden.

2. „Aanvaardbare wijzen van naleving (AMC)”: door het Agentschap vastgestelde niet-bindende normen waarin is aangegeven met welke middelen Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan kunnen worden nageleefd.

3. „Acceptatiecontrolelijst”: een document om te helpen bij de controle van de buitenzijde van pakketten met gevaarlijke goederen en de bijbehorende documenten, teneinde na te gaan of aan alle passende voorschriften is voldaan.

4. „Geschikt luchtvaartterrein”: een luchtvaartterrein waarop het luchtvaartuig mag worden geëxploiteerd overeenkomstig de toepasselijke prestatievereisten en baankenmerken.

5. De volgende categorieën passagiers worden onderscheiden:

   a) „volwassene”: een persoon van 12 jaar of ouder;

   b) „kind/kinderen”: personen van ten minste 2 jaar en niet ouder dan 12 jaar;

   c) „zuigeling”: een persoon die jonger is dan 2 jaar.

6. „Vleugelvliegtuig”: een gemotoriseerd luchtvaartuig met vaste vleugels dat zwaarder is dan lucht en tijdens de vlucht wordt ondersteund door de dynamische reactie van lucht tegen de vleugels.

7. „Aided NVIS-vlucht (Night vision imaging system)”: in het geval van NVIS-operaties, het gedeelte van een 's nachts uitgevoerde vlucht overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften (Visual flight rules, VFR) wanneer een bemanningslid gebruikmaakt van een nachtkijker (Night vision goggles, NVG).

8. „Luchtvaartuig”: een machine die in de atmosfeer kan worden gehouden door andere reacties van de lucht dan die tussen lucht en het aardoppervlak.

9. „Alternatieve wijzen van naleving”: alternatieven voor een bestaande aanvaardbare wijze van naleving of een nieuwe methode om overeenstemming te bereiken met Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan waarvoor het Agentschap geen aanvaardbare wijzen van naleving (AMC) heeft vastgesteld.

10. „IJsbestrijding”: in het geval van procedures op de grond, een procedure die gedurende een beperkte periode (de werkingstijd) bescherming biedt tegen ijs- of rijmvorming en ophoping van sneeuw op de behandelde oppervlakken van het luchtvaartuig.

▼M1

11. „Vluchtuitvoering met naderingsprocedure met verticale geleiding (APV)”: een instrumentnadering waarbij gebruik wordt gemaakt van laterale en verticale geleiding maar die niet voldoet aan de eisen die zijn vastgesteld voor precisienaderings- en landingsactiviteiten, en waarbij de beslissingshoogte (DH) niet lager is dan 250 ft en de zichtbare baanlengte (RVR) niet minder dan 600 m bedraagt.

▼B

►M1 12. ◄ „Lid van de cabinebemanning”: een adequaat gekwalificeerd bemanningslid, behalve een lid van de cockpitbemanning of het technisch personeel, dat tijdens vluchten in opdracht van de exploitant taken uitvoert die verband houden met de veiligheid van passagiers en de vlucht.

▼B

►M1 13. ◄ „Categorie I-naderingsoperatie (CAT I)”: een precisie-instrumentnadering en -landing met behulp van een instrumentlandingssysteem (ILS), microgolflandingssysteem (MLS), GLS-landingssysteem (een verbeterd wereldwijd satellietnavigatiesysteem (GNSS/GBAS) vanuit een grondstation (Ground-based augmented global navigation satellite system)), precisienaderingsradar (PAR) of GNSS met een systeem voor verbetering van navigatiegegevens op basis van satellieten (Satellite-based augmentation system, SBAS) met een beslissingshoogte (DH) van minstens 200 ft en een zichtbare baanlengte (Runway visual range, RVR) van minstens 550 m voor vliegtuigen en 500 m voor helikopters.

►M1 14. ◄ „Categorie II-operatie (CAT II)”: een precisie-instrumentnadering en -landing met behulp van ILS of MLS met:

a) een beslissingshoogte (DH) van minder dan 200 ft maar niet minder dan 100 ft, en

b) een zichtbare baanlengte (RVR) van minstens 300 m.

►M1 15. ◄ „Categorie IIIA-operatie (CAT IIIA)”: een precisie-instrumentnadering en -landing met behulp van ILS of MLS met:

a) een beslissingshoogte (DH) van minder dan 100 ft, en

b) een zichtbare baanlengte (RVR) van minstens 200 m.

►M1 16. ◄ „Categorie IIIB-operatie (CAT IIIB)”: een precisie-instrumentnadering en -landing met behulp van ILS of MLS met:

a) een beslissingshoogte (DH) van minder dan 100 ft of geen beslissingshoogte, en

b) een zichtbare baanlengte (RVR) van minder dan 200 m maar niet minder dan 75 m.

►M1 17. ◄ „Categorie A-helikopter”: een meermotorige helikopter die is ontworpen met motor- en systeemisolatiekenmerken die zijn vastgelegd in de toepasselijke luchtwaardigheidsvoorschriften en waarmee kan worden gevlogen met start- en landingsgegevens die zijn vastgelegd in een concept voor storing van de kritieke motor dat voorziet in een adequaat aangewezen oppervlak en een adequate functionele capaciteit waarmee de vlucht veilig kan worden voortgezet of de start veilig kan worden afgebroken indien zich een motorstoring voordoet.

►M1 18. ◄ „Categorie B-helikopter”: een eenmotorige of meermotorige helikopter die niet voldoet aan de normen voor categorie A. Voor categorie B-helikopters wordt geen garantie gegeven voor vliegveiligheid bij een motorstoring en wordt een ongeplande landing verondersteld.

►M1 19. ◄ „Certificeringsspecificaties”: door het Agentschap vastgestelde technische normen waarin is aangegeven hoe de naleving van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan kan worden aangetoond en die door een organisatie voor certificeringsdoeleinden kunnen worden gebruikt.

►M1 20. ◄ „Circuit”: de visuele fase van een instrumentnadering tijdens dewelke een luchtvaartuig in positie wordt gebracht voor de landing op een baan of in een gebied voor eindnadering en opstijgen (Final approach and takeoff area, FATO) dat wegens zijn ligging niet geschikt is voor rechtstreekse nadering.

►M1 21. ◄ „Hindernisvrije verlengstrook”: een vastomlijnde rechthoekige zone op de grond of het water onder controle van de bevoegde autoriteit, geselecteerd of gereedgemaakt als geschikte zone waarover een luchtvaartuig een gedeelte van zijn initiële stijgvlucht tot een bepaalde hoogte mag maken.

►M1 22. ◄ „Wolkenbasis”: de hoogte van de basis van het laagste geobserveerde of voorspelde wolkelement in de nabijheid van een luchtvaartterrein of exploitatiegebied of binnen een specifiek exploitatiegebied, normaal gemeten boven de hoogte van het luchtvaartterrein of, in het geval van offshore-vluchten, boven het gemiddelde zeeniveau.

►M1 23. ◄ „Gedeelde vluchtcode” (code-share): een afspraak waarbij een exploitant zijn identificatiecode aanbrengt op een vlucht die wordt geëxploiteerd door een andere exploitant, en tickets voor die vlucht verkoopt en afgeeft.

▼B

►M1 24. ◄ „Agglomeratie”: ieder gedeelte van een stad of dorp waar hoofdzakelijk woningen, winkels, bedrijven en recreatiefaciliteiten zijn gevestigd.

►M1 25. ◄ „Verontreinigde baan”: een baan waarvan meer dan 25 % van het gebruikte oppervlak binnen de vereiste lengte en breedte is bedekt met:

a) meer dan drie millimeter water, of natte of droge sneeuw overeenkomend met meer dan drie millimeter water;

b) sneeuw die is samengedrukt tot een vaste massa die niet verder kan worden samengedrukt en één geheel blijft of in stukken uiteenvalt wanneer deze wordt opgeraapt (samengeperste sneeuw), ofwel

c) ijs, met inbegrip van nat ijs.

►M1 26. ◄ „Brandstof voor onvoorziene omstandigheden”: brandstof die is vereist ter compensatie van onvoorziene factoren die van invloed kunnen zijn op het brandstofverbruik tot het luchtvaartterrein van bestemming.

►M1 27. ◄ „Eindnadering met continue daling (CDFA)”: een techniek die consistent is met gestabiliseerde naderingsprocedures en waarbij het eindnaderingssegment van een niet-precisie-instrumentnaderingsprocedure als continue daling wordt gevlogen, zonder horizontaal vliegen, vanaf een hoogte van minstens de hoogte voor eindnadering tot een punt ongeveer 15 m (50 ft) boven de landingsbaandrempel of het punt waarop het flare-manoeuvre voor het desbetreffende type luchtvaartuig dient te beginnen.

►M1 28. ◄ „Geconverteerd meteorologisch zicht (CMV)”: een waarde die gelijkwaardig is aan een RVR en die is afgeleid van de gemelde waarde voor meteorologisch zicht.

►M1 29. ◄ „Bemanningslid”: een persoon die in opdracht van een exploitant taken verricht aan boord van een luchtvaartuig.

►M1 30. ◄ „Kritieke vluchtstadia”: bij vleugelvliegtuigen wordt hiermee verwezen naar de startaanloop, de vliegbaan tijdens de start, de eindnadering, de afgebroken nadering, de landing, met inbegrip van de uitloop, en elk ander vluchtstadium zoals bepaald door de gezagvoerder of commandant.

►M1 31. ◄ „Kritieke vluchtstadia”: bij helikopters wordt hiermee verwezen naar het taxiën, de standvlucht, het opstijgen, de eindnadering, de afgebroken nadering, de landing, en elk ander vluchtstadium zoals bepaald door de gezagvoerder of commandant.

►M1 32. ◄ „Vochtige baan”: een baan waarvan het oppervlak niet droog is, doch niet zo vochtig dat het gaat glanzen.

►M1 33. ◄ „Gevaarlijke goederen (DG)”: artikelen of stoffen die een gevaar kunnen inhouden voor de gezondheid, de veiligheid, eigendommen of het milieu en die voorkomen op de lijst van gevaarlijke goederen in de Technische Voorschriften, of die overeenkomstig die instructies zijn gerubriceerd.

►M1 34. ◄ „Ongeval met gevaarlijke goederen”: een voorval dat samenhangt en verband houdt met het transport van gevaarlijke goederen via de lucht dat resulteert in dodelijke of ernstige lichamelijke letsels of in ernstige eigendomsschade.

►M1 35. ◄ „Incident met gevaarlijke goederen”:

a) een voorval dat geen ongeval met gevaarlijke goederen is, maar gepaard gaat en verband houdt met het vervoer van gevaarlijke goederen door de lucht en al dan niet plaatsvindt aan boord van een luchtvaartuig, dat leidt tot verwonding van een persoon, materiële schade, brand, breuk, morsen, lekken van vloeistof of straling, of andere tekenen dat de verpakking is beschadigd;

▼B

b) elk voorval in verband met het vervoer van gevaarlijke goederen dat een ernstig gevaar vormt voor een luchtvaartuig of de inzittenden ervan.

►M1 36. ◄ „IJsvrijmaken”: in het geval van grondprocedures wordt hiermee verwezen naar een procedure waarmee rijm, ijs en natte of droge sneeuw van een luchtvaartuig wordt verwijderd zodat de oppervlakken niet zijn verontreinigd.

►M1 37. ◄ „Gedefinieerd punt na het opstijgen (Defined point after take-off, DPATO)”: het punt tijdens het opstijgen en de initiële stijgvlucht vóór hetwelk het vermogen van de helikopter om de vlucht veilig voort te zetten, met de kritieke motor buiten werking, niet is gewaarborgd en een gedwongen landing noodzakelijk kan zijn.

►M1 38. ◄ „Gedefinieerd punt vóór de landing (Defined point before landing, DPBL)”: het punt tijdens de naderings- en landingsfase na hetwelk het vermogen van de helikopter om de vlucht veilig voort te zetten, met de kritieke motor buiten werking, niet is gewaarborgd en een gedwongen landing noodzakelijk kan zijn.

►M1 39. ◄ „Afstand DR”: de horizontale afstand die de helikopter heeft afgelegd vanaf het einde van de beschikbare startlengte.

►M1 40. ◄ „Dry-lease-overeenkomst”: een overeenkomst tussen ondernemingen krachtens dewelke het luchtvaartuig wordt geëxploiteerd op grond van het air operator certificate van degene die het luchtvaartuig huurt.

►M1 41. ◄ „Droge massa”: de totale massa van het luchtvaartuig dat gereed is voor een bepaald soort vlucht, exclusief de bruikbare brandstof en de verkeerslading.

►M1 42. ◄ „Droge baan”: een baan welke noch nat noch verontreinigd is, met inbegrip van verharde banen die van een speciale gegroefde of poreuze bovenlaag zijn voorzien en zodanig worden onderhouden dat zelfs bij aanwezigheid van vocht sprake is van een „effectief droge” remwerking.

▼M1

43. „ELA1-luchtvaartuig”: de volgende bemande European Light Aircraft:

a) een vliegtuig met een maximale startmassa van hoogstens 1 200 kg dat niet is geclassificeerd als complex motoraangedreven luchtvaartuig;

b) een zweefvliegtuig of gemotoriseerd zweefvliegtuig met een maximale startmassa van hoogstens 1 200 kg;

c) een ballon ontworpen voor een gas- of heteluchtvolume van hoogstens 3 400 m^3 voor heteluchtballonnen, 1 050 m^3 voor vrije gasballonnen en 300 m^3 voor vastgemaakte gasballonnen.

▼M1

44. „ELA2-luchtvaartuig”: de volgende bemande European Light Aircraft:

a) een vliegtuig met een maximale startmassa van hoogstens 2 000 kg dat niet is geclassificeerd als complex motoraangedreven luchtvaartuig;

b) een zweefvliegtuig of gemotoriseerd zweefvliegtuig met een maximale startmassa van hoogstens 2 000 kg;

c) een ballon;

d) een eenvoudig ontworpen heel licht draagschroefvliegtuig met een maximale startmassa van hoogstens 600 kg, bestemd om hoogstens twee inzittenden te vervoeren en niet aangedreven door turbine- en/of raketmotoren; beperkt tot VFR-vluchtuitvoeringen overdag.

▼B

►M1 45. ◄ „Verhoogd gebied voor eindnadering en opstijgen (verhoogde FATO)”: een gebied voor eindnadering en opstijgen dat zich minstens 3 m boven het omringende oppervlak bevindt.

►M1 46. ◄ „En-route-uitwijkluchtvaartterrein (ERA)”: een geschikt luchtvaartterrein langs de route, dat in het planningstadium vereist kan zijn.

►M1 47. ◄ „Systeem voor zichtverbetering (EVS)”: een systeem waarmee elektronische realtime-beelden van de externe omgeving kunnen worden weergegeven middels beeldvormingssensoren.

►M1 48. ◄ „Gebied voor eindnadering en opstijgen (Final approach and takeoff area, FATO)”: een vastomlijnd gebied voor vluchtuitvoeringen van helikopters, waar het eindstadium van de nadering voor de standvlucht of het landen wordt volbracht, en waar wordt gestart met opstijgen. In het geval van helikopters van prestatieklasse 1 omvat dit vastomlijnde gebied ook het beschikbare gebied voor een afgebroken start.

►M1 49. ◄ „Vluchtgegevenscontrole (FDM)”: het proactief en niet-bestraffende gebruik van digitale vluchtgegevens van routinevluchten om de vliegveiligheid te verbeteren.

►M1 50. ◄ „Vluchtsimulator (FSTD)”: een opleidingstoestel, dat kan bestaan uit:

a) in het geval van vleugelvliegtuigen: een volledige vluchtsimulator (Full flight simulator, FFS), een vluchtopleidingstoestel (Flight training device, FTD), een opleidingstoestel voor vlucht- en navigatieprocedures (Flight and navigation procedures trainer, FNPT) of een opleidingstoestel voor basisinstrumenten (Basic instrument training device, BITD);

b) in het geval van helikopters: een volledige vluchtsimulator (Full flight simulator, FFS), een vluchtopleidingstoestel (Flight training device, FTD) of een opleidingstoestel voor vlucht- en navigatieprocedures (Flight and navigation procedures trainer, FNPT).

►M1 51. ◄ „En-route-uitwijkluchtvaartterrein voor bijtanken onderweg (fuel ERA-luchtvaartterrein)”: een ERA-luchtvaartterrein dat is geselecteerd met als doel de brandstof voor onvoorziene omstandigheden te beperken.

▼B

►M1 52. ◄ „GBAS-landingssysteem (GLS)”: een naderings- en landingssysteem dat gebruikmaakt van verbeterde informatie van een wereldwijd satellietnavigatiesysteem (GNSS/GBAS) om het luchtvaartuig te leiden op basis van zijn laterale en verticale GNSS-positie. Het maakt gebruik van geometrische hoogtereferentie voor zijn eindnaderingsglijpad.

►M1 53. ◄ „Grondpersoneel voor nooddiensten”: al het grondpersoneel voor nooddiensten (zoals politie, brandweer enz.) dat deel uitmaakt van een medisch helikopterteam (HEMS) en wiens taken in enige mate relevant zijn voor helikoptervluchten.

►M1 54. ◄ „Vliegverbod”: een officieel opstijgverbod voor een luchtvaartuig en de stappen die nodig zijn om het aan de grond te houden.

►M1 55. ◄ „Head-updisplay (HUD)”: een displaysysteem dat vluchtinformatie weergeeft in het externe gezichtsveld van de piloot en dat het zicht naar buiten niet aanzienlijk belemmert.

►M1 56. ◄ „Head-updisplaylandingssysteem (HUDLS)”: het volledige boordsysteem dat de piloot head-upgeleiding verschaft tijdens de naderings- en landingsprocedure en/of de doorstartnaderingsprocedure. Het omvat alle sensoren, computers, voedingen, indicaties en bedieningselementen.

►M1 57. ◄ „Helikopter”: een luchtvaartuig dat zwaarder is dan lucht en tijdens de vlucht voornamelijk wordt ondersteund door de reacties van de lucht op een of meer door een motor aangedreven rotors op substantieel verticale assen.

►M1 58. ◄ „Bemanningslid voor helikoptertakeloperaties (Helicopter hoist operation, HHO)”: een lid van het technisch personeel dat aan hem toegewezen taken vervult met betrekking tot de bediening van een takel.

►M1 59. ◄ „Landingsplaats voor helikopters”: een gebied voor eindnadering en opstijgen of een drijvende of vaste offshore-structuur.

►M1 60. ◄ „Lid van medisch helikopterteam”: een lid van het technisch personeel dat deel uitmaakt van een medisch helikopterteam (Helicopter emergency medical service, HEMS) voor het verplegen van met de helikopter vervoerde personen die medische hulp nodig hebben en voor het ondersteunen van de piloot tijdens de missie.

►M1 61. ◄ „Vlucht met medisch helikopterteam”: een vlucht met een helikopter waarvoor erkenning voor een medisch helikopterteam is afgegeven ter ondersteuning van medische noodhulp, in gevallen waarin onmiddellijk en snel vervoer cruciaal is, met aan boord:

a) medisch personeel;

b) medische benodigdheden (apparatuur, bloed, organen, geneesmiddelen), of

c) zieken of gewonden en andere rechtstreeks betrokken personen.

►M1 62. ◄ „HEMS-operatiebasis”: een luchtvaartterrein waarop de leden van een medisch helikopterteam (HEMS) en de HEMS-helikopter stand-by staan voor HEMS-operaties.

►M1 63. ◄ „HEMS-vluchtuitvoeringsgebied”: een gebied dat tijdens een vlucht met een medisch helikopterteam door de gezagvoerder is uitgekozen voor takeloperaties, landen en starten.

►M1 64. ◄ „Vlucht voor helikoptertakeloperaties (HHO-vlucht)”: een vlucht met een helikopter waarvoor een erkenning voor takeloperaties is afgegeven ter ondersteuning van de overbrenging van personen en/of vracht door middel van een helikoptertakel.

►M1 65. ◄ „Offshore-helikoptertakeloperatie”: een vlucht met een helikopter waarvoor een erkenning voor takeloperaties is afgegeven ter ondersteuning van de overbrenging van personen en/of vracht door middel van een helikoptertakel vanaf of naar een schip of structuur in een maritiem gebied of op zee.

▼B

►M1 66. ◄ „HHO-passagier”: een persoon die door middel van een helikoptertakeloperatie wordt vervoerd.

►M1 67. ◄ „HHO-gebied”: een specifiek gebied waar een takeloverbrenging wordt uitgevoerd met een helikopter.

►M1 68. ◄ „Werkingstijd (Hold-over time, HoT)”: de geschatte periode gedurende welke de ijsbestrijdingsvloeistof de ijs- of rijmvorming en de ophoping van sneeuw op de beschermde (behandelde) oppervlakken van een vliegtuig tegengaat.

►M1 69. ◄ „Vijandige omgeving”:

a) een omgeving waarin:

i) geen veilige noodlanding kan worden verricht doordat het oppervlak ongeschikt is;

ii) de helikopterpassagiers niet adequaat kunnen worden beschermd tegen de elementen;

iii) de geboden reactie/capaciteit voor opsporing en redding niet strookt met de verwachte blootstelling, of

iv) sprake is van een onaanvaardbaar risico voor personen of goederen op de grond.

b) en in elk geval de volgende omgevingen:

i) voor operaties over water, de gebieden in de open zee ten noorden van 45N en ten zuiden van 45S zoals aangewezen door de autoriteit van het desbetreffende land;

ii) delen van een agglomeratie zonder adequate gebieden voor een veilige noodlanding.

►M1 70. ◄ „Beslissingspunt voor landing (Landing decision point, LDP)”: het punt dat wordt gebruikt bij de bepaling van de landingsprestatie en vanaf waar de landing veilig kan worden voortgezet of een afgebroken landing kan worden ingezet indien op dit punt een motorstoring wordt ontdekt.

►M1 71. ◄ „Beschikbare landingsbaanlengte (Landing distance available, LDA)”: de lengte van de baan welke door het land van het luchtvaartterrein beschikbaar is verklaard en geschikt is voor de landing en uitloop van een landend vliegtuig.

►M1 72. ◄ „Landvliegtuig”: een luchtvaartuig met vaste vleugels waarmee op land kan worden opgestegen en geland, inclusief amfibievliegtuigen die als landvliegtuigen worden geëxploiteerd.

►M1 73. ◄ „Lokale helikopteroperatie”: een commerciële luchtvervoersoperatie door helikopters met een gecertificeerde maximale startmassa (Maximum certified take-off mass, MCTOM) van meer dan 3 175 kg en een maximale operationele passagiersconfiguratie (Maximum operational passenger seating configuration, MOPSC) van negen of minder, tijdens de dag, via routes die worden gevlogen op basis van visuele oriëntatiepunten, uitgevoerd binnen een lokaal en gedefinieerd geografisch gebied dat gespecificeerd is in het vluchthandboek.

►M1 74. ◄ „Slechtzichtprocedures (LVP)”: procedures die op een luchtvaartterrein worden gehanteerd om een veilige vluchtuitvoering te garanderen bij substandaard categorie I-, niet-standaard categorie II-, categorie II- en III-naderingen en tijdens slechtzichtstarten.

►M1 75. ◄ „Slechtzichtstart (LVTO)”: een start met een zichtbare baanlengte (RVR) van minder dan 400 m maar niet minder dan 75 m.

▼B

►M1 76. ◄ „Substandaard categorie I-operatie (Lower than standard category I, LTS CAT I)”: een categorie I-instrumentnaderings- en -landingsoperatie met gebruikmaking van de categorie I-beslissingshoogte (DH), met een kortere zichtbare baanlengte (RVR) dan die welke normaal zou worden gecombineerd met de betreffende DH, maar niet minder dan 400 m.

►M1 77. ◄ „Maximale operationele passagiersconfiguratie (MOPSC)”: het hoogste aantal voor passagiers beschikbare stoelen in een bepaald luchtvaartuig, de stoelen voor de cockpitbemanning niet meegerekend, dat voor exploitatie is vastgesteld en in het vluchthandboek is vastgelegd. Uitgaande van de maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie zoals vastgesteld tijdens de certificeringsprocedure voor het typecertificaat (TC), het aanvullende typecertificaat (STC), of wijziging in het typecertificaat of het aanvullende typecertificaat naar gelang van het luchtvaartuig, kan in de MOPSC een gelijk of lager aantal stoelen zijn vastgelegd, naar gelang van de operationele beperkingen.

►M1 78. ◄ „Medische passagier”: een persoon met medische kwalificaties die deelneemt aan een vlucht met een medisch helikopterteam, met inbegrip van maar niet beperkt tot artsen, verpleegkundigen en paramedisch personeel.

►M1 79. ◄ „Nacht”: de periode tussen het einde van de burgerlijke avondschemering en het begin van de burgerlijke ochtendschemering of enige andere periode tussen zonsondergang en zonsopgang zoals kan zijn bepaald door de betrokken autoriteit, zoals gedefinieerd door de lidstaat.

►M1 80. ◄ „Nachtkijker (Night vision goggles, NVG)”: een als bril gedragen, lichtversterkende kijker waarmee visuele oppervlaktereferenties in het donker beter zichtbaar blijven.

►M1 81. ◄ „Nachtzichtsysteem (Night vision imaging system, NVIS)”: de integratie van alle elementen die benodigd zijn om veilig gebruik te kunnen maken van een nachtkijker bij helikoptervluchten. Het systeem dient ten minste het volgende te omvatten: een nachtkijker, NVIS-verlichting, helikopteronderdelen, opleiding en permanente luchtwaardigheid.

►M1 82. ◄ „Niet-vijandige omgeving”: een omgeving waarin:

a) een veilige noodlanding kan worden uitgevoerd;

b) de helikopterpassagiers kunnen worden beschermd tegen de elementen, en

c) de geboden reactie/capaciteit voor opsporing en redding strookt met de verwachte blootstelling.

Delen van een agglomeratie met adequate gebieden voor een veilige noodlanding worden als niet-vijandig beschouwd.

►M1 83. ◄ „Niet-precisienaderingsoperatie (Non-precision approach, NPA)”: een instrumentnadering met een minimumdalingshoogte (Minimum descent height, MDH) of een beslissingshoogte (DH) bij gebruik van een CDFA-techniek, van minstens 250 ft en een zichtbare baanlengte (RVR)/omgezette weerkundige zichtbaarheid (Converted meteorological visibility, CMV) van minstens 750 m voor vliegtuigen en 600 m voor helikopters.

►M1 84. ◄ „NVIS-bemanningslid”: een lid van het technisch personeel dat is toegewezen aan een NVIS-vlucht.

►M1 85. ◄ „NVIS-vlucht”: een vlucht bij weersomstandigheden met nachtzicht (Night visual meteorological conditions, VMC), waarbij de cockpitbemanning gebruikmaakt van nachtkijkers in een helikopter die vliegt met een NVIS-erkenning.

►M1 86. ◄ „Offshore-operaties”: operaties waarbij doorgaans een aanzienlijk deel van de vlucht wordt uitgevoerd over zeegebieden naar of vanaf offshore-locaties.

►M1 87. ◄ „Vluchtuitvoeringsgebied”: een ander gebied dan een luchtvaartterrein dat door de exploitant, gezagvoerder of commandant is uitgekozen voor landen, starten en/of externe lading.

▼B

►M1 88. ◄ „Operatie in prestatieklasse 1”: een operatie waarbij de helikopter bij een storing van de kritieke motor kan landen binnen de beschikbare afstand voor afgebroken start of de vlucht veilig kan voortzetten naar een geschikt landingsgebied, naar gelang van het moment waarop de storing zich voordoet.

►M1 89. ◄ „Operatie in prestatieklasse 2”: een operatie waarbij de helikopter bij een storing van de kritieke motor de vlucht veilig kan voortzetten, behalve in gevallen waarin de storing zich voordoet in een vroeg startstadium of laat landingsstadium en waarin een noodlanding noodzakelijk kan zijn.

►M1 90. ◄ „Operatie in prestatieklasse 3”: een operatie waarbij een noodlanding noodzakelijk kan zijn met een meermotorige helikopter en noodzakelijk is met een eenmotorige helikopter, bij een motorstoring op om het even welk moment tijdens de vlucht.

►M1 91. ◄ „Operationele controle”: de verantwoordelijkheid voor het beginnen, voortzetten, beëindigen of uitwijken van een vlucht omwille van de veiligheid.

►M1 92. ◄ „Niet-standaard categorie II-operatie (OTS CAT II)”: een precisie-instrumentnaderings- en -landingsoperatie met gebruikmaking van ILS of MLS waarbij sommige of alle elementen van het verlichtingssysteem voor een categorie II-precisienadering niet beschikbaar zijn, en met:

a) een beslissingshoogte (DH) van minder dan 200 ft maar niet lager dan 100 ft, en

b) een zichtbare baanlengte (RVR) van minstens 350 m.

►M1 93. ◄ „Vliegtuigen van prestatieklasse A”: meermotorige vliegtuigen aangedreven door turbo-propellermotoren met een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan negen of een maximale startmassa van meer dan 5 700 kg, en alle meermotorige straalvliegtuigen.

►M1 94. ◄ „Vliegtuigen van prestatieklasse B”: vliegtuigen aangedreven door propellermotoren met een maximale operationele passagiersconfiguratie van negen of minder en een maximale startmassa van 5 700 kg of minder.

►M1 95. ◄ „Vliegtuigen van prestatieklasse C”: vliegtuigen aangedreven door zuigermotoren met een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan negen of een maximale startmassa van meer dan 5 700 kg.

►M1 96. ◄ „Gezagvoerder”: de piloot aan wie het gezag over het luchtvaartuig is toegewezen en die verantwoordelijk is voor de veilige uitvoering van de vlucht. In het kader van commercieel luchtvervoer wordt de „gezagvoerder” de „commandant” genoemd.

►M1 97. ◄ „Hoofdvestiging”: het hoofdkantoor of de statutaire zetel van de organisatie waar de voornaamste financiële functies en operationele controle worden uitgeoefend van de activiteiten waarnaar in deze verordening wordt verwezen.

►M1 98. ◄ „Prioriteitsbepaling van platforminspecties”: de toewijzing van een passend gedeelte van het totale aantal platforminspecties dat op jaarbasis wordt uitgevoerd door of namens een bevoegde autoriteit, zoals voorzien in deel-ARO.

►M1 99. ◄ „Gebied van algemeen belang (Public interest site, PIS)”: een gebied dat uitsluitend wordt gebruikt voor operaties in het algemeen belang.

►M1 100. ◄ „Platforminspectie”: de inspectie van het luchtvaartuig, van de kwalificaties van de cockpit- en cabinebemanning en van de vluchtdocumenten, teneinde na te gaan of deze in overeenstemming zijn met de toepasselijke voorschriften.

►M1 101. ◄ „Rectificatie-interval”: een beperking van de duur van operaties met apparatuur buiten werking.

▼B

►M1 102. ◄ „Beschikbare afstand voor afgebroken start (Rejected take-off distance available, RTODAH)”: de lengte van het gebied voor eindnadering en opstijgen dat beschikbaar is verklaard en geschikt is voor het voltooien van een afgebroken start door helikopters die worden geëxploiteerd in prestatieklasse 1.

►M1 103. ◄ „Vereiste afstand voor afgebroken start (Rejected take-off distance required, RTODRH)”: de vereiste horizontale afstand van het begin van het opstijgen tot het punt waarop de helikopter volledig tot stilstand komt ten gevolge van een motorstoring en afbreking van het opstijgen op het opstijgbeslissingspunt.

►M1 104. ◄ „Zichtbare baanlengte (Runway visual range, RVR)”: de lengte waarover de piloot van een luchtvaartuig op de hartlijn van een baan de baanmarkeringen of de lichten die de baan omlijnen kan zien of kan vaststellen waar de hartlijn zich bevindt.

►M1 105. ◄ „Veilige noodlanding”: een onvermijdbare landing op het land of het water met een redelijke kans dat niemand in het luchtvaartuig of op de grond gewond zal raken.

►M1 106. ◄ „Watervliegtuig”: een luchtvaartuig met vaste vleugels waarmee op water kan worden opgestegen en geland, inclusief amfibievliegtuigen die als watervliegtuigen worden geëxploiteerd.

►M1 107. ◄ „Gescheiden start- en/of landingsbanen”: startbanen op dezelfde luchthaven die afzonderlijke landingsoppervlakken vormen. Deze banen mogen elkaar zodanig overlappen of kruisen dat een blokkering van de ene baan de geplande operaties op de andere baan niet hindert. Elke baan moet een afzonderlijke naderingsprocedure hebben, gebaseerd op een afzonderlijk navigatiehulpmiddel.

►M1 108. ◄ „Speciale VFR-vlucht”: een VFR-vlucht waarvoor toestemming is gegeven door de luchtverkeersleiding en die mag plaatsvinden binnen een controlezone in slechtere dan de zichtweersomstandigheden (VMC).

►M1 109. ◄ „Gestabiliseerde nadering (Stabilised approach, SAp)”: een nadering die wordt uitgevoerd op een gecontroleerde en gepaste manier in termen van configuratie, energie en controle van de vliegbaan vanaf een vooraf bepaald punt of een vooraf bepaalde hoogte tot een punt 50 ft boven de drempel of het punt waarop het flare-manoeuvre wordt ingezet, indien hoger.

►M1 110. ◄ „Start-uitwijkluchtvaartterrein”: een uitwijkluchtvaartterrein waar een luchtvaartuig kan landen indien dit kort na het opstijgen noodzakelijk is en een landing niet mogelijk is op het luchtvaartterrein van vertrek.

►M1 111. ◄ „Beslissingspunt voor starten (Take-off decision point, TDP)”: het punt dat wordt gebruikt bij het bepalen van de startprestatie en vanaf hetwelk een afgebroken start kan worden gemaakt of een start veilig kan worden voortgezet indien op dit punt een motorstoring wordt ontdekt.

►M1 112. ◄ „Beschikbare startafstand (Take-off distance available, TODA)”: bij vleugelvliegtuigen, de lengte van de beschikbare aanloop plus de lengte van de eventuele vrijstrook.

►M1 113. ◄ „Beschikbare startafstand (Take-off distance available, TODAH)”: bij helikopters, de lengte van het gebied voor eindnadering en opstijgen plus, indien aanwezig, de lengte van de beschikbaar verklaarde helikopterverlengstrook die geschikt is voor het opstijgen van de helikopter.

►M1 114. ◄ „Vereiste startafstand (Take-off distance required, TODRH)”: voor helikopters, de vereiste horizontale afstand van het begin van het opstijgen tot het punt waarop de veilige startsnelheid (V_{TOSS}), een bepaalde hoogte en een positieve stijghoek worden bereikt, nadat op het beslissingspunt voor starten een storing van de kritieke motor is onderkend, waarbij de resterende motoren binnen goedgekeurde bedrijfsgrenzen functioneren.

▼B

►M1 115. ◄ „Startvliegpad”: de verticale en horizontale vliegbaan, met de kritieke motor buiten werking, vanaf een specifiek punt bij het opstijgen, voor vleugelvliegtuigen tot 1 500 ft boven het oppervlak en voor helikopters tot 1 000 ft boven het oppervlak.

►M1 116. ◄ „Startmassa”: de massa, met inbegrip van alle goederen en personen aan boord bij aanvang van de start voor helikopters en de startaanloop voor vleugelvliegtuigen.

►M1 117. ◄ „Beschikbare aanloop (Take-off run available, TORA)”: de lengte van de baan die door het land van het luchtvaartterrein beschikbaar is verklaard en geschikt is voor de landing en uitloop van een opstijgend vliegtuig.

►M1 118. ◄ „Lid van het technisch personeel”: een bemanningslid bij commercieel luchtvervoer, HEMS-vluchten, HHO-vluchten (helikoptertakeloperaties) of NVIS-vluchten (Night vision imaging system) dat niet tot de cockpit- of cabinebemanning behoort en dat door de exploitant werd aangesteld voor taken in het luchtvaartuig of op de grond ter ondersteuning van de piloot tijdens HEMS-, HHO- of NVIS-vluchten, die mogelijk de bediening vereisen van gespecialiseerde boordapparatuur.

►M1 119. ◄ „Technische instructies (TI)”: de jongste vigerende editie van de *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air*, inclusief het supplement en eventuele addenda, goedgekeurd en gepubliceerd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).

►M1 120. ◄ „Verkeerslading”: de totale massa van passagiers, bagage, vracht en mobiele gespecialiseerde apparatuur, met inbegrip van eventuele ballast.

►M1 121. ◄ „Vlucht zonder NVIS (Night vision imaging system)”: in het geval van NVIS-operaties, het gedeelte van een 's nachts uitgevoerde vlucht volgens zichtvliegvoorschriften (Visual flight rules, VFR) waarbij geen nachtkijker (Night vision goggles, NVG) wordt gebruikt.

►M1 122. ◄ „Onderneming”: een natuurlijke of rechtspersoon, al dan niet met winstoogmerk, of een officieel orgaan, al dan niet met een eigen rechtspersoonlijkheid.

►M1 123. ◄ „V_1”: de maximale snelheid bij het starten waarbij de piloot de eerste actie moet ondernemen om het vleugelvliegtuig tot stilstand te brengen binnen de start-stopafstand. V_1 is tevens de minimale snelheid bij het starten waarbij de piloot, na een storing van de kritieke motor bij V_{EF}, het starten kan voortzetten en binnen de startafstand de vereiste hoogte boven het startoppervlak kan bereiken.

►M1 124. ◄ „V_{EF}”: de snelheid waarbij de kritieke motor wordt verondersteld uit te vallen tijdens het starten.

►M1 125. ◄ „Visuele nadering”: een nadering waarbij een instrumentnaderingsprocedure niet of niet geheel wordt voltooid en de nadering wordt uitgevoerd met behulp van grondzicht.

▼M1

126. „Luchthaven met gunstige weersomstandigheden”: een geschikte luchthaven waarvoor de weersverslagen of -voorspellingen, of een combinatie daarvan, voor de geplande gebruiksduur aangeven dat de weersomstandigheden gelijk zijn aan of beter zijn dan de minimumeisen voor vluchtuitvoering, en waarvoor de verslagen over de staat van de landingsbaan aangeven dat veilig landen mogelijk is.

▼B

►M1 127. ◄ „Wet-lease-overeenkomst”: een overeenkomst tussen luchtvaartmaatschappijen op grond waarvan het luchtvaartuig wordt geëxploiteerd onder het AOC van de maatschappij die het luchtvaartuig verhuurt.

►M1 128. ◄ „Natte baan”: een baan waarvan het oppervlak bedekt is met water, of een equivalent, doch in mindere mate dan zoals omschreven in de definitie van „verontreinigde baan”, of wanneer er zich zo veel vocht op het baanoppervlak bevindt dat het licht wordt weerkaatst, zonder dat er sprake is van plassen van aanzienlijke omvang.

▼B

BIJLAGE II

EISEN VOOR AUTORITEITEN BETREFFENDE LUCHTVAARTACTIVITEITEN

[DEEL-ARO]

ARO.GEN.005 Toepassingsgebied

In deze bijlage zijn eisen vastgelegd inzake het administratie- en beheersysteem waaraan het Agentschap en de lidstaten moeten voldoen voor de uitvoering en handhaving van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan betreffende burgerluchtvaartactiviteiten.

SUBDEEL GEN

ALGEMENE EISEN

SECTIE I

Algemeen

ARO.GEN.115 Toezichtsdocumentatie

De bevoegde autoriteit verstrekt alle wetteksten, normen, voorschriften, technische publicaties en daarmee samenhangende documenten aan de betrokken personeelsleden, zodat zij hun taken kunnen uitvoeren en zich van hun verantwoordelijkheden kunnen kwijten.

ARO.GEN.120 Wijzen van naleving

a) Het Agentschap stelt aanvaardbare wijzen van naleving op die mogen worden gebruikt om overeenstemming te bereiken met Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan. Wanneer er sprake is van overeenstemming met de aanvaardbare wijzen van naleving, wordt ervan uitgegaan dat aan de gerelateerde eisen in de uitvoeringsvoorschriften is voldaan.

b) Er mag gebruik worden gemaakt van alternatieve wijzen van naleving om overeenstemming te bereiken met de uitvoeringsvoorschriften.

c) De bevoegde autoriteit werkt een systeem uit om consequent te beoordelen of alle alternatieve wijzen van naleving die worden gebruikt door haarzelf of door organisaties en personen die onder haar toezicht staan, het mogelijk maken overeenstemming te bereiken met Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan.

d) De bevoegde autoriteit beoordeelt alle overeenkomstig ORO.GEN.120 b) door een organisatie voorgestelde alternatieve wijzen van naleving door de verstrekte documentatie te analyseren en, als zij dat nodig acht, de organisatie te inspecteren.

   Oordeelt de bevoegde autoriteit dat de alternatieve wijzen van naleving in overeenstemming zijn met de uitvoeringsvoorschriften, dan zal zij zonder nodeloze vertraging:

   1) de aanvrager ervan in kennis stellen dat de alternatieve wijzen van naleving mogen worden gebruikt en, voor zover van toepassing, de erkenning of het certificaat van de aanvrager dienovereenkomstig aanpassen, en

   2) het Agentschap in kennis stellen van de inhoud ervan, inclusief kopieën van alle relevante documenten;

   3) de andere lidstaten in kennis stellen van de aanvaarde alternatieve wijzen van naleving.

e) Gebruikt de bevoegde autoriteit zelf alternatieve wijzen van naleving om overeenstemming te bereiken met Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan, dan zal zij:

   1) die beschikbaar stellen aan alle organisaties en personen die onder haar toezicht staan, en

   2) het Agentschap zonder nodeloze vertraging in kennis stellen.

▼B

De bevoegde autoriteit geeft het Agentschap een volledige beschrijving van de alternatieve wijzen van naleving, inclusief herzieningen van procedures die van belang kunnen zijn, alsook een beoordeling waaruit blijkt dat de uitvoeringsvoorschriften worden nageleefd.

ARO.GEN.125 Informatieverstrekking aan het Agentschap

a) De bevoegde autoriteit stelt het Agentschap zonder nodeloze vertraging in kennis van eventuele significante problemen met de tenuitvoerlegging van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan.

b) De bevoegde autoriteit verstrekt het Agentschap veiligheidsrelevante informatie uit de door haar ontvangen meldingen van voorvallen.

ARO.GEN.135 Onmiddellijke reactie op een veiligheidsprobleem

a) Onverminderd Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad ([1]) past de bevoegde autoriteit een systeem toe om veiligheidsinformatie op adequate wijze te verzamelen, te analyseren en te verspreiden.

b) Het Agentschap past een systeem toe om alle ontvangen relevante veiligheidsinformatie op adequate wijze te analyseren en de lidstaten en de Commissie zonder nodeloze vertraging alle informatie, met inbegrip van aanbevelingen of te nemen corrigerende maatregelen, te verstrekken die zij nodig hebben om tijdig te reageren op een veiligheidsprobleem met producten, onderdelen, uitrustingsstukken, personen of organisaties die onder Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan vallen.

c) Bij ontvangst van de onder a) en b) bedoelde informatie neemt de bevoegde autoriteit passende maatregelen om het veiligheidsprobleem op te lossen.

d) De overeenkomstig c) genomen maatregelen worden onmiddellijk ter kennis gebracht van alle personen of organisaties die eraan moeten voldoen krachtens Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan. De bevoegde autoriteit stelt ook het Agentschap in kennis van deze maatregelen, alsmede de andere betrokken lidstaten in zoverre gecombineerd optreden vereist is.

SECTIE II

Beheer

ARO.GEN.200 Beheersysteem

a) De bevoegde autoriteit dient een beheersysteem op te zetten en in stand te houden met ten minste:

1) gedocumenteerde beleidslijnen en procedures ter beschrijving van haar organisatie, wijzen en methoden om overeenstemming te bereiken met Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan. De procedures moeten worden geactualiseerd en dienen binnen deze bevoegde autoriteit te worden gebruikt als basiswerkdocumenten voor alle daarmee samenhangende taken;

2) voldoende personeel om haar taken uit te voeren en zich van haar verantwoordelijkheden te kwijten. Dit personeel moet over de nodige kwalificaties beschikken om de toegewezen taken te vervullen, de nodige kennis en ervaring hebben en een basisopleiding en regelmatige bijscholingen hebben gevolgd om de vaardigheden op peil te houden. Er dient een systeem te worden opgezet om de beschikbaarheid van het personeel te plannen teneinde alle taken naar behoren te volbrengen;

3) adequate installaties en kantoorruimte om de toegewezen taken uit te voeren;

([1]) PB L 167 van 4.7.2003, blz. 23.

▼B

4) een functie om te controleren of het beheersysteem voldoet aan de toepasselijke eisen en te beoordelen of de procedures goed functioneren, waaronder de invoering van een intern controleproces en een proces voor het beheer van veiligheidsrisico's. De nalevingscontrole omvat een terugkoppelingssysteem van controlebevindingen naar de hoogste leiding van de bevoegde autoriteit om te waarborgen dat waar nodig correctieve maatregelen worden toegepast, en

5) een persoon of groep personen die in laatste instantie verantwoording verschuldigd is aan de hoogste leiding van de bevoegde autoriteit voor wat de nalevingscontrole betreft.

b) De bevoegde autoriteit dient voor elk werkterrein, inclusief het beheersysteem, één of meer personen aan te duiden die de algehele verantwoordelijkheid dragen voor het beheer van de relevante taak of taken.

c) De bevoegde autoriteit dient procedures vast te stellen om deel te nemen aan de wederzijdse uitwisseling van alle noodzakelijke informatie en assistentie met andere betrokken bevoegde autoriteiten, met inbegrip van alle vastgestelde bevindingen en genomen follow-upmaatregelen als gevolg van het toezicht op personen en organisaties die activiteiten uitoefenen op het grondgebied van een lidstaat, maar die zijn gecertificeerd door ►M1 of die eigen verklaringen indienen bij ◄ de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat of het Agentschap.

d) Een kopie van de met het beheersysteem verband houdende procedures en wijzigingen daarvan moet voor normalisatiedoeleinden aan het Agentschap ter beschikking worden gesteld.

ARO.GEN.205 Toewijzing van taken aan gekwalificeerde entiteiten

a) Taken met betrekking tot de eerste certificering of het permanent toezicht op personen of organisaties die onder Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsbepalingen daarvan vallen, worden door de lidstaten uitsluitend toegewezen aan gekwalificeerde entiteiten. Bij het toewijzen van deze taken zorgt de bevoegde autoriteit ervoor dat zij:

1) een systeem opzet om in het begin en op permanente basis te beoordelen of de gekwalificeerde entiteit voldoet aan bijlage V bij Verordening (EG) nr. 216/2008.

Dit systeem en de beoordelingsresultaten moeten worden gedocumenteerd;

2) een gedocumenteerde overeenkomst heeft opgesteld met de gekwalificeerde entiteit. Deze overeenkomst moet door beide partijen zijn goedgekeurd op het passende beheersniveau en moet een duidelijke omschrijving bevatten van:

i) de uit te voeren taken;

ii) de te verstrekken verklaringen, rapporten en registers;

iii) de technische voorwaarden waaraan moet worden voldaan bij de uitvoering van deze taken;

iv) de daarmee samenhangende aansprakelijkheidsdekking, en

v) de bescherming van informatie die verkregen is bij de uitvoering van deze taken.

b) De bevoegde autoriteit dient te waarborgen dat alle voor haar rekening verrichte taken inzake certificering of permanent toezicht onder het krachtens ARO.GEN.200 a) 4), vereiste interne controleproces en risicobeoordelingsproces vallen.

▼B

ARO.GEN.210 Wijzigingen in het beheersysteem

a) De bevoegde autoriteit dient over een systeem te beschikken dat wijzigingen in kaart brengt die haar vermogen beïnvloeden om haar taken uit te voeren en zich van haar verantwoordelijkheden te kwijten zoals omschreven in Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan. Dit systeem stelt haar in staat waar nodig maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat haar beheersysteem passend en doeltreffend blijft.

b) De bevoegde autoriteit dient haar beheersysteem te actualiseren om elke wijziging in Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan tijdig weer te geven teneinde een effectieve tenuitvoerlegging te waarborgen.

c) De bevoegde autoriteit dient het Agentschap in kennis te stellen van wijzigingen die haar vermogen beïnvloeden om haar taken uit te voeren en zich van haar verantwoordelijkheden te kwijten zoals omschreven in Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan.

ARO.GEN.220 Bijhouden van gegevens

a) De bevoegde autoriteit zet een systeem voor het bijhouden van gegevens op dat voorziet in een adequate opslag, toegankelijkheid en betrouwbare traceerbaarheid van:

1) de gedocumenteerde beleidslijnen en procedures van het beheersysteem;

2) de opleiding, kwalificatie en autorisatie van haar personeel;

3) de taakverdeling, waaronder de bij ARO.GEN.205 vereiste elementen, alsook de bijzonderheden over de toegewezen taken;

4) de certificeringsprocessen en het permanente toezicht op gecertificeerde organisaties;

▼M1

5) de behandelprocessen van eigen verklaringen en het permanente toezicht op organisaties die onder een eigen verklaring werken;

▼B

►M1 6) ◄ bijzonderheden van opleidingen die door gecertificeerde organisaties worden verstrekt en, indien van toepassing, registers in verband met FSTD's die voor dergelijke opleidingen worden gebruikt;

►M1 7) ◄ toezicht op personen en organisaties die activiteiten uitoefenen op het grondgebied van de lidstaat, maar die onder het toezicht staan van of die werden gecertificeerd door de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat of het Agentschap, zoals overeengekomen tussen deze autoriteiten;

▼M1

8) het toezicht op de uitvoering van vluchten met andere dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen door niet-commerciële exploitanten;

▼B

►M1 9) ◄ de beoordeling en kennisgeving aan het Agentschap van door certificeringsplichtige organisaties voorgestelde alternatieve wijzen van naleving en de beoordeling van door de bevoegde autoriteit zelf gebruikte alternatieve wijzen van naleving;

►M1 10) ◄ bevindingen, corrigerende maatregelen en afsluitingsdatum van de maatregel;

►M1 11) ◄ de genomen handhavingsmaatregelen;

►M1 12) ◄ de veiligheidsinformatie en follow-upmaatregelen, en

►M1 13) ◄ het gebruik van de flexibiliteitsregeling overeenkomstig artikel 14 van Verordening (EG) nr. 216/2008.

b) De bevoegde autoriteit houdt een lijst bij van alle organisatiecertificaten die zij heeft afgegeven ►M1 en alle eigen verklaringen die zij heeft ontvangen. ◄

▼B

c) Alle gegevens moeten worden bewaard gedurende de in deze verordening vermelde minimumtermijn. Indien die indicatie ontbreekt, moeten de gegevens gedurende minstens vijf jaar worden bewaard, met inachtneming van toepasselijke wetgeving inzake gegevensbescherming.

SECTIE III

Toezicht, certificering en handhaving

ARO.GEN.300 Toezicht

▼M1

a) De bevoegde autoriteit dient het volgende te controleren:

1. de naleving van de eisen die van toepassing zijn op organisaties, vóór de afgifte van een certificaat of erkenning van de organisatie, al naargelang van het geval;

2. de permanente naleving van de eisen die van toepassing zijn op de organisaties die zij heeft gecertificeerd of waarvan zij een eigen verklaring heeft ontvangen;

3. de permanente naleving van de eisen die van toepassing zijn op de uitvoering van vluchten met andere dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen door niet-commerciële exploitanten, en

4. de toepassing van passende veiligheidsmaatregelen die door de bevoegde autoriteit worden voorgeschreven overeenkomstig ARO.GEN.135, onder c) en d).

▼B

b) Deze controle:

1) moet worden onderbouwd met documenten die specifiek tot doel hebben het met het veiligheidstoezicht belaste personeel te begeleiden bij de uitvoering van zijn taken;

2) moet de resultaten van het veiligheidstoezicht kenbaar maken aan de betrokken personen en organisaties;

3) moet gebaseerd zijn op controles en inspecties, waaronder platforminspecties en onaangekondigde inspecties, en

4) moet de bevoegde autoriteit het benodigde bewijs verschaffen om verdere acties te motiveren, inclusief de maatregelen van ARO.GEN.350 en ARO.GEN.355.

c) Bij het onder a) en b) vermelde toezicht moet rekening worden gehouden met de resultaten van toezichtsactiviteiten uit het verleden en met de veiligheidsprioriteiten.

d) Onverminderd de bevoegdheden van de lidstaten en hun verplichtingen krachtens ARO.RAMP, wordt de reikwijdte van het toezicht op activiteiten die op het grondgebied van een lidstaat worden uitgeoefend door personen of organisaties die in een andere lidstaat zijn gevestigd of daar verblijven, bepaald op basis van de veiligheidsprioriteiten en eerdere toezichtactiviteiten.

e) Als de activiteit van een persoon of organisatie betrekking heeft op meerdere lidstaten of op het Agentschap, kan de bevoegde autoriteit belast met het onder a) vermelde toezicht ermee instemmen dat toezichtstaken worden uitgevoerd door de bevoegde autoriteit(en) van de lidsta(a)t(en) waar de activiteit plaatsvindt of door het Agentschap. Elke persoon of organisatie waarop deze instemming van toepassing is, wordt geïnformeerd over het bestaan en de reikwijdte daarvan.

f) De bevoegde autoriteit verzamelt en verwerkt alle informatie die zij van nut acht voor het toezicht, met inbegrip van platforminspecties en onaangekondigde inspecties.

ARO.GEN.305 Toezichtsprogramma

a) De bevoegde autoriteit dient een toezichtprogramma op te stellen en in stand te houden dat de bij ARO.GEN.300 en ARO.RAMP vereiste toezichtactiviteiten bestrijkt.

▼B

b) Voor organisaties die door de bevoegde autoriteit zijn gecertificeerd, wordt bij de opstelling van het toezichtsprogramma rekening gehouden met de specifieke aard van de organisatie, de complexiteit van haar activiteiten en de resultaten van vroegere certificerings- en/of toezichtactiviteiten die zijn vereist op basis van ARO.GEN en ARO.RAMP; bovendien moet het toezichtsprogramma gebaseerd zijn op de beoordeling van de bijbehorende risico's. Dit programma omvat in elke planningcyclus van het toezicht:

1) audits en inspecties, met inbegrip van platforminspecties en onaangekondigde inspecties, voor zover van toepassing, en

2) vergaderingen tussen de verantwoordelijke beheerder en de bevoegde autoriteit om ervoor te zorgen dat zij allebei op de hoogte blijven van belangrijke kwesties.

c) Voor organisaties die door de bevoegde autoriteit zijn gecertificeerd, duurt een planningcyclus van het toezicht hoogstens vierentwintig maanden.

De planningcyclus van het toezicht mag worden ingekort wanneer er bewijzen zijn dat de veiligheidsprestaties van de organisatie zijn afgenomen.

De planningcyclus van het toezicht mag worden verlengd tot hoogstens zesendertig maanden als de bevoegde autoriteit heeft vastgesteld dat tijdens de voorbije vierentwintig maanden:

1) de organisatie heeft aangetoond dat de gevaren voor de luchtvaartveiligheid doeltreffend in kaart zijn gebracht en dat de daarmee samenhangende risico's worden beheerst;

2) de organisatie krachtens ORO.GEN.130 steeds heeft aangetoond de volledige controle te hebben over alle wijzigingen;

3) geen bevindingen van niveau 1 zijn vastgesteld, en

4) alle corrigerende maatregelen zijn toegepast binnen de door de bevoegde autoriteit aanvaarde of verlengde tijdsperiode zoals gedefinieerd in ARO.GEN.350 d) 2).

De planningcyclus van het toezicht mag verder worden verlengd tot ten hoogste achtenveertig maanden indien de organisatie, in aanvulling op het bovenstaande, een doeltreffend systeem heeft opgezet — en de bevoegde autoriteit dit heeft aanvaard — om continu verslag uit te brengen aan de bevoegde autoriteit over de veiligheidsprestaties en de naleving van de regelgeving door de organisatie zelf.

▼M1

d) Voor organisaties die verslag over hun activiteit uitbrengen bij de bevoegde autoriteit moet in het toezichtsprogramma rekening worden gehouden met de specifieke aard van de organisatie, de complexiteit van haar activiteiten en de resultaten van vroegere activiteiten; het toezichtsprogramma moet ook gebaseerd zijn op de beoordeling van bijbehorende risico's. Hierin moeten audits en inspecties worden opgenomen, met inbegrip van platforminspecties en onaangekondigde inspecties, voor zover van toepassing.

▼B

►M1 e) ◄ Voor houders van een door de bevoegde autoriteit afgegeven bewijs van bevoegdheid, certificaat, bevoegdverklaring of attest omvat het toezichtsprogramma inspecties, met inbegrip van onaangekondigde inspecties, voor zover van toepassing.

►M1 f) ◄ Het toezichtsprogramma bevat gegevens over de datums waarop audits, inspecties en vergaderingen verplicht zijn en wanneer deze audits, inspecties en vergaderingen werden uitgevoerd.

ARO.GEN.310 Eerste certificeringsprocedure — organisaties

a) Bij ontvangst van een aanvraag tot eerste afgifte van een certificaat voor een organisatie dient de bevoegde autoriteit na te gaan of de organisatie aan de toepasselijke eisen voldoet. Daarbij kan rekening worden gehouden met de in ORO.AOC.100 b) vermelde verklaring.

▼B

b) Wanneer de bevoegde autoriteit ervan overtuigd is dat de organisatie voldoet aan de toepasselijke eisen, dient zij het (de) certifica(a)t(en) af te geven zoals bepaald in de aanhangsels I en II. Elk certificaat wordt afgegeven voor onbepaalde tijd. De rechten en omvang van de activiteiten die de organisatie mag uitvoeren, worden vermeld in de bij het (de) certifica(a)t(en) gevoegde erkenningsvoorwaarden.

c) Om een organisatie in staat te stellen de wijzigingen ten uitvoer te leggen zonder voorafgaande goedkeuring van de bevoegde autoriteit overeenkomstig ORO.GEN.130, keurt de bevoegde autoriteit de door de organisatie ingediende procedure goed, waarin het toepassingsgebied van de wijzigingen is gedefinieerd en is beschreven hoe deze wijzigingen zullen worden beheerd en aangemeld.

ARO.GEN.330 Wijzigingen — organisaties

a) Bij ontvangst van een vooraf goed te keuren wijzigingsaanvraag gaat de bevoegde autoriteit na of de organisatie voldoet aan de toepasselijke eisen alvorens goedkeuring te verlenen.

De bevoegde autoriteit bepaalt onder welke voorwaarden de organisatie mag werken tijdens de wijziging, tenzij zij oordeelt dat het certificaat van de organisatie moet worden geschorst.

Wanneer zij ervan overtuigd is dat de organisatie voldoet aan de toepasselijke eisen, keurt de bevoegde autoriteit de wijziging goed.

b) Onverminderd aanvullende handhavingsmaatregelen zal de bevoegde autoriteit het certificaat van de organisatie schorsen, beperken of intrekken wanneer de organisatie vooraf goed te keuren wijzigingen toepast zonder dat de bevoegde autoriteit daartoe toestemming heeft verleend zoals bepaald onder a).

c) In het geval van niet vooraf goed te keuren wijzigingen beoordeelt de bevoegde autoriteit de informatie die vermeld staat in de door de organisatie verstuurde kennisgeving overeenkomstig ORO.GEN.130 om na te gaan of aan de toepasselijke eisen is voldaan. Zijn de eisen niet nageleefd, dan zal de bevoegde autoriteit:

1) de organisatie in kennis stellen van de niet-naleving en aanvullende wijzigingen vragen;

2) in geval van bevindingen van niveau 1 of niveau 2, handelen overeenkomstig ARO.GEN.350.

▼M1

ARO.GEN.345 Eigen verklaring — organisaties

a) Na ontvangst van een eigen verklaring van een organisatie die activiteiten waarvoor een eigen verklaring is vereist, uitvoert of voornemens is uit te voeren, controleert de bevoegde autoriteit of de eigen verklaring alle informatie bevat die op grond van deel-ORO is vereist en bevestigt zij de ontvangst van de eigen verklaring aan de organisatie.

b) Indien de eigen verklaring de vereiste informatie niet bevat of informatie bevat waaruit blijkt dat de toepasselijke eisen niet worden nageleefd, stelt de bevoegde autoriteit de organisatie op de hoogte van de inbreuk op de regelgeving en verzoekt zij om nadere informatie. Indien dit nodig wordt geacht, voert de bevoegde autoriteit een inspectie uit van de organisatie. Indien de niet-naleving wordt bevestigd, onderneemt de bevoegde autoriteit stappen zoals gedefinieerd in ARO.GEN.350.

▼B

ARO.GEN.350 Bevindingen en correctieve maatregelen — organisaties

a) De overeenkomstig ARO.GEN.300 a) voor toezicht bevoegde autoriteit dient te beschikken over een systeem om de bevindingen te toetsen op hun belang voor de veiligheid.

b) De bevoegde autoriteit geeft een bevinding van niveau 1 af bij vaststelling van een significant geval van niet-naleving van de toepasselijke eisen van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan, van de procedures en handboeken van de organisatie of van de voorwaarden voor een erkenning of certificaat ►M1 of van de inhoud van een eigen verklaring, ◄ voor zover dat geval van niet-naleving de veiligheid vermindert of ernstig gevaar oplevert voor de vliegveiligheid.

▼B

De bevindingen van niveau 1 omvatten het volgende:

1) ook na twee schriftelijke verzoeken de bevoegde autoriteit geen toegang geven tot de installaties van de organisatie tijdens de normale werktijd, zoals gedefinieerd in ORO.GEN.140;

2) de geldigheid van het organisatiecertificaat verkrijgen of behouden door vervalsing van de ingediende documenten;

3) bewijzen van wanpraktijken of frauduleus gebruik van het organisatiecertificaat, en

4) het ontbreken van een verantwoordelijke beheerder.

c) De bevoegde autoriteit geeft een bevinding van niveau 2 af bij vaststelling van een geval van niet-naleving van de toepasselijke eisen van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan, van de procedures en handboeken van de organisatie of van de voorwaarden van een erkenning of certificaat ►M1 of van de inhoud van een eigen verklaring ◄, voor zover dat geval van niet-naleving de veiligheid zou kunnen verlagen of een gevaar oplevert voor de vliegveiligheid.

d) Wanneer tijdens het toezicht of anderszins een bevinding wordt vastgesteld, deelt de bevoegde autoriteit, onverminderd aanvullende maatregelen die zijn vereist bij Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan, de bevinding schriftelijk aan de organisatie mee en verzoekt zij corrigerende maatregelen te nemen om het vastgestelde geval van niet-naleving te verhelpen. De bevoegde autoriteit dient, voor zover van toepassing, de staat waarin het luchtvaartuig is geregistreerd in kennis te stellen.

1) In het geval van bevindingen van niveau 1 neemt de bevoegde autoriteit onmiddellijk passende maatregelen om activiteiten te verbieden of te beperken en, indien van toepassing, om het certificaat of de specifieke erkenning in te trekken, te beperken of te schorsen, geheel of gedeeltelijk en in verhouding tot de bevinding van niveau 1, totdat de organisatie succesvolle corrigerende maatregelen heeft genomen.

2) In het geval van bevindingen van niveau 2 zal de bevoegde autoriteit:

i) de organisatie een eerste uitvoeringsperiode van niet meer dan drie maanden toekennen voor corrigerende maatregelen die geschikt zijn voor de aard van de bevinding. Aan het einde van deze periode en afhankelijk van de aard van de bevinding, kan de bevoegde autoriteit de periode van drie maanden verlengen als de bevoegde autoriteit heeft ingestemd met een correctief actieplan, en

ii) de corrigerende maatregelen en het uitvoeringsplan die door de organisatie worden voorgesteld, beoordelen en aanvaarden voor zover uit deze beoordeling blijkt dat ze toereikend zijn om het geval van niet-naleving te verhelpen.

3) Indien een organisatie geen aanvaardbaar correctief actieplan indient of geen corrigerende maatregelen neemt binnen de door de bevoegde autoriteit aanvaarde of verlengde periode, wordt de bevinding verhoogd tot niveau 1 en wordt de in d) 1), bepaalde actie ondernomen.

4) De bevoegde autoriteit zal alle bevindingen die zij heeft vastgesteld of die aan haar werden meegedeeld en, voor zover van toepassing, de door haar toegepaste handhavingsmaatregelen en alle corrigerende maatregelen registreren, alsook de datum waarop de bevinding wordt gesloten.

e) Wanneer de autoriteit van een lidstaat die handelt overeenkomstig ARO.GEN.300 d) vaststelt dat de toepasselijke eisen van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan niet worden nageleefd door een organisatie die werd gecertificeerd door ►M1 of die een eigen verklaring heeft ingediend bij ◄ de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat of door het Agentschap, dient zij, onverminderd aanvullende handhavingsmaatregelen, de bevoegde autoriteit in kennis te stellen en een indicatie te geven van het niveau van de bevinding.

▼B

ARO.GEN.355 Bevindingen en handhavingsmaatregelen — personen

a) Indien de bevoegde autoriteit die verantwoordelijk is voor het toezicht overeenkomstig ARO.GEN.300 a) tijdens het toezicht of anderszins bewijzen vindt van de niet-naleving van de toepasselijke eisen door een houder van een overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan afgegeven bewijs van bevoegdheid, certificaat, bevoegdverklaring of attest, handelt de bevoegde autoriteit overeenkomstig ARA.GEN.355 a) tot en met d) van bijlage VI (deel-ARA) bij Verordening (EU) nr. 290/2012 ([1]) van de Commissie.

b) Wanneer tijdens het toezicht of anderszins bewijzen worden gevonden van de niet-naleving van de toepasselijke eisen door een persoon die onderworpen is aan de eisen van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan en die niet in het bezit is van een overeenkomstig die verordening en de uitvoeringsvoorschriften daarvan afgegeven bewijs van bevoegdheid, certificaat, bevoegdverklaring of attest, dient de bevoegde autoriteit die de niet-naleving heeft vastgesteld de nodige handhavingsmaatregelen te nemen om te voorkomen dat die niet-naleving voortduurt.

SUBDEEL OPS

VLUCHTUITVOERING

SECTIE I

Certificering van exploitanten van commercieel luchtvervoer

ARO.OPS.100 Afgifte van het air operator certificate

a) De bevoegde autoriteit dient het air operator certificate (AOC) af te geven wanneer zij ervan overtuigd is dat de exploitant heeft aangetoond te voldoen aan de elementen die zijn vereist bij ORO.AOC.100.

b) Het AOC omvat de bijbehorende activiteitenspecificaties.

ARO.OPS.105 Overeenkomsten over gedeeld gebruik van codes

Bij het beoordelen van de veiligheid van een overeenkomst over gedeeld gebruik van codes waarbij een exploitant uit een derde land is betrokken, zal de bevoegde autoriteit:

1) nagaan, na de beoordeling door de exploitant overeenkomstig ORO.AOC.115, of de exploitant uit een derde land voldoet aan de toepasselijke ICAO-normen;

2) indien nodig contact onderhouden met de bevoegde autoriteit in het land van deze exploitant.

ARO.OPS.110 Lease-overeenkomsten

a) De bevoegde autoriteit keurt een lease-overeenkomst goed wanneer zij ervan overtuigd is dat de krachtens bijlage III (deel-ORO) gecertificeerde exploitant voldoet aan:

   1) ORO.AOC.110 d), voor luchtvaartuigen uit derde landen die op basis van een dry-lease-in-overeenkomst zijn gehuurd;

   2) ORO.AOC.110 c), voor luchtvaartuigen uit derde landen die op basis van een wet-lease-in-overeenkomst zijn gehuurd;

   3) ORO.AOC.110 e), voor luchtvaartuigen die op basis van een dry-lease-out-overeenkomst aan om het even welke exploitant worden verhuurd;

   4) de relevante eisen inzake permanente luchtwaardigheid en vluchtuitvoering, voor het huren van een in de EU geregistreerd luchtvaartuig op basis van een dry-lease-in-overeenkomst en het huren van een luchtvaartuig van een EU-exploitant op basis van een wet-lease-in-overeenkomst.

([1]) PB L 100 van 5.4.2012, blz. 1.

▼B

b) De goedkeuring van een wet-lease-in-overeenkomst voor het huren van een luchtvaartuig wordt geschorst of ingetrokken wanneer:

1) het AOC van de verhuurder of huurder is geschorst of ingetrokken;

2) op grond van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad ([1]) een exploitatieverbod is opgelegd aan de verhuurder.

c) De goedkeuring van een dry-lease-in-overeenkomst voor het huren van een luchtvaartuig wordt geschorst of ingetrokken wanneer het luchtwaardigheidscertificaat van het luchtvaartuig is geschorst of ingetrokken.

d) Bij een verzoek om voorafgaande goedkeuring van een dry-lease-out-overeenkomst krachtens ORO.AOC.110 d) dient de bevoegde autoriteit te zorgen voor:

1) adequate coördinatie met de bevoegde autoriteit die verantwoordelijk is voor het permanente toezicht op het luchtvaartuig, in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie ([2]), of voor de exploitatie van het luchtvaartuig, als dit niet dezelfde autoriteit is;

2) tijdige schrapping van het luchtvaartuig uit het AOC van de exploitant.

SECTIE II

Erkenningen

ARO.OPS.200 Specifieke erkenningsprocedure

a) Na de ontvangst van een aanvraag voor afgifte van een specifieke erkenning of wijzigingen daarvan beoordeelt de bevoegde autoriteit de aanvraag overeenkomstig de relevante eisen van bijlage V (deel-SPA) en voert zij, indien van toepassing, een passende inspectie van de exploitant uit.

▼M1

b) Wanneer de bevoegde autoriteit ervan overtuigd is dat de exploitant heeft aangetoond aan de toepasselijke eisen te voldoen, geeft zij de erkenning af of wijzigt zij deze. De erkenning wordt vermeld in:

1. de vluchtuitvoeringsspecificaties, zoals vastgesteld in aanhangsel II, voor de uitvoering van commerciële vluchten, of

2. de lijst van specifieke erkenningen, zoals vastgesteld in aanhangsel V, voor de uitvoering van niet-commerciële vluchten.

▼B

ARO.OPS.205 Goedkeuring van de minimumuitrustingslijst

a) Na ontvangst van een aanvraag door een exploitant voor een eerste goedkeuring van een minimumuitrustingslijst (MUL) of een wijziging daarvan dient de bevoegde autoriteit ieder punt waarop deze betrekking heeft te beoordelen en te controleren of wordt voldaan aan de toepasselijke eisen alvorens de goedkeuring af te geven.

b) De bevoegde autoriteit dient de procedure van de exploitant voor de verlenging van de toepasselijke rectificatie-intervallen B, C en D goed te keuren indien de exploitant heeft aangetoond te voldoen aan de voorwaarden in ORO.MLR.105 f) en dit door de bevoegde autoriteit is gecontroleerd.

c) De bevoegde autoriteit dient per geval goedkeuring af te geven voor de exploitatie van een luchtvaartuig buiten de beperkingen van de minimumuitrustingslijst (MUL) maar binnen de beperkingen van de basisminimumuitrustingslijst (BMUL) indien de exploitant heeft aangetoond te voldoen aan de voorwaarden in ORO.MLR.105 en dit door de bevoegde autoriteit is gecontroleerd.

ARO.OPS.210 Bepaling van de plaatselijke omgeving

De bevoegde autoriteit kan een plaatselijke omgeving bepalen in het kader van de eisen voor opleiding en toetsing van de cockpitbemanning.

([1]) PB L 344 van 27.12.2005, blz. 15.
([2]) PB L 315 van 28.11.2003, blz. 1.

▼B

ARO.OPS.215 Goedkeuring van vluchtuitvoeringen met helikopters in een vijandige omgeving buiten een agglomeratie

a) De lidstaat wijst de gebieden aan waar vluchtuitvoeringen met helikopters kunnen worden verricht zonder capaciteit voor een gewaarborgde veilige noodlanding, zoals beschreven in CAT.POL.H.420.

b) Vóór afgifte van de goedkeuring waarnaar wordt verwezen in CAT.POL.H.420 overweegt de bevoegde autoriteit de argumenten van de exploitant die de toepassing van de relevante prestatiecriteria in de weg stonden.

ARO.OPS.220 Goedkeuring van vluchtuitvoeringen met helikopters van of naar een gebied van algemeen belang

De goedkeuring waarnaar wordt verwezen in CAT.POL.H.225 dient een lijst te omvatten van de gebieden van algemeen belang die zijn opgegeven door de exploitant waarop de goedkeuring van toepassing is.

ARO.OPS.225 Goedkeuring van vluchtuitvoeringen naar een afgelegen luchtvaartterrein

De goedkeuring waarnaar wordt verwezen in CAT.OP.MPA.106 dient een lijst te omvatten van de luchtvaartterreinen die zijn opgegeven door de exploitant waarop de goedkeuring van toepassing is.

SUBDEEL RAMP

PLATFORMINSPECTIES VAN LUCHTVAARTUIGEN VAN EXPLOITANTEN DIE ONDER REGELGEVEND TOEZICHT VAN EEN ANDER LAND STAAN

ARO.RAMP.005 Toepassingsgebied

In dit subdeel zijn de eisen vastgelegd waaraan de bevoegde autoriteit of het Agentschap zich dienen te houden bij de uitoefening van haar of zijn taken en de verantwoordelijkheden met betrekking tot de uitvoering van platforminspecties van luchtvaartuigen die worden gebruikt door exploitanten uit derde landen of door exploitanten die onder regelgevend toezicht van een ander land staan wanneer zij zich bevinden op luchtvaartterreinen op het grondgebied waarop de bepalingen van het Verdrag van toepassing zijn.

ARO.RAMP.100 Algemeen

a) Luchtvaartuigen en de bemanning worden geïnspecteerd op grond van de toepasselijke eisen.

b) Naast platforminspecties die deel uitmaken van het toezichtsprogramma dat is vastgelegd in overeenstemming met ARO.GEN.305, verricht de bevoegde autoriteit een platforminspectie van een luchtvaartuig waarvan wordt vermoed dat het niet aan de toepasselijke eisen voldoet.

c) In het kader van de opstelling van het toezichtsprogramma dat is vastgesteld op grond van ARO.GEN.305 dient de bevoegde autoriteit een jaarlijks programma vast te stellen voor het verrichten van platforminspecties van luchtvaartuigen. Dit programma:

   1) is gebaseerd op een berekeningsmethode die rekening houdt met historische informatie over het aantal en de aard van de exploitanten en het aantal landingen dat zij hebben uitgevoerd op de luchtvaartterreinen van de bevoegde autoriteit, en met de veiligheidsrisico's, en

   2) moet de bevoegde autoriteit in staat stellen voorrang te verlenen aan inspecties van luchtvaartuigen op basis van de lijst waarnaar wordt verwezen in ARO.RAMP.105 a).

d) Wanneer het Agentschap dat noodzakelijk acht, voert het in samenwerking met de lidstaten op wier grondgebied de inspectie zal plaatsvinden, platforminspecties uit van luchtvaartuigen om te controleren of deze aan de toepasselijke eisen voldoen, met het oog op:

   1) certificeringstaken die op grond van Verordening (EG) nr. 216/2008 aan het Agentschap zijn toegewezen;

▼B

2) normaliseringsinspecties van een lidstaat, of

3) inspecties van een organisatie om te controleren of de luchtvaartuigen in potentieel gevaarlijke omstandigheden voldoen aan de toepasselijke eisen.

ARO.RAMP.105 Criteria voor prioriteitsbepaling

a) Voor de prioriteitsbepaling van platforminspecties verstrekt het Agentschap bevoegde autoriteiten een lijst met exploitanten of luchtvaartuigen waarvan is vastgesteld dat deze een potentieel risico vormen.

b) Deze lijst bevat:

1) exploitanten van luchtvaartuigen die zijn aangeduid op basis van de analyse van beschikbare gegevens in overeenstemming met ARO.RAMP.150 b) 4).

2) exploitanten of luchtvaartuigen die door de Europese Commissie zijn meegedeeld aan het Agentschap en die zijn aangeduid op basis van:

i) een advies van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, in het kader van de tenuitvoerlegging van Verordening (EG) nr. 2111/2005, waarin bepaald is dat de effectieve naleving van relevante veiligheidsnormen nader dient te worden gecontroleerd middels systematische platforminspecties, of

ii) informatie die de Europese Commissie van de lidstaten heeft verkregen krachtens artikel 4, lid 3 van Verordening (EG) nr. 2111/2005.

3) luchtvaartuigen waarmee wordt gevlogen naar het grondgebied waarop de bepalingen van het Verdrag van toepassing zijn, door exploitanten uit bijlage B bij de lijst van exploitanten waaraan op grond van Verordening (EG) nr. 2111/2005 een vliegverbod is opgelegd.

4) luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd door exploitanten die zijn gecertificeerd in een land dat regelgevend toezicht houdt op exploitanten die zijn opgenomen in de lijst waarnaar in 3) wordt verwezen.

5) luchtvaartuigen die worden gebruikt door een exploitant uit een derde land die voor het eerst vluchten exploiteert naar, in of uit het grondgebied waarop de bepalingen van het Verdrag van toepassing zijn of waarvan de overeenkomstig ART.GEN.205 afgegeven vergunning na schorsing of intrekking is beperkt of hersteld.

c) Na iedere actualisering van de communautaire lijst van exploitanten waarvoor op grond van Verordening (EG) nr. 2111/2005 een vliegverbod is ingesteld, wordt de lijst overeenkomstig de door het Agentschap vastgestelde procedures opgesteld, met een minimale frequentie van eens per vier maanden.

ARO.RAMP.110 Verzamelen van informatie

De bevoegde autoriteit verzamelt en verwerkt alle informatie die van belang wordt geacht voor het uitvoeren van platforminspecties.

ARO.RAMP.115 Kwalificaties van platforminspecteurs

a) De bevoegde autoriteit en het Agentschap dienen te beschikken over inspecteurs die zijn gekwalificeerd voor het uitvoeren van platforminspecties.

b) Platforminspecteurs dienen:

1) te beschikken over de benodigde luchtvaartopleiding of de praktijkkennis die relevant is voor hun inspectieterrein;

2) de volgende opleiding te hebben voltooid:

i) gepaste specifieke theorie- en praktijkopleiding op een of meer van de volgende inspectieterreinen:

A) cockpit;

B) cabineveiligheid;

▼B

C) staat van het luchtvaartuig;

D) vracht;

ii) gepaste on-the-job-opleiding door een ervaren platforminspecteur die is aangewezen door de bevoegde autoriteit of het Agentschap;

3) ervoor te zorgen dat hun kwalificatie geldig blijft door middel van periodieke opleiding en door per periode van twaalf maanden minimaal 12 inspecties uit te voeren.

c) De opleiding in b) 2) i), dient te worden verzorgd door de bevoegde autoriteit of door een opleidingsorganisatie die is erkend overeenkomstig ARO.RAMP.120 a).

d) Het Agentschap dient opleidingsmateriaal te ontwikkelen en te onderhouden en de organisatie van cursussen en workshops voor inspecteurs te bevorderen om het begrip en de uniforme tenuitvoerlegging van dit subdeel te verbeteren.

e) Het Agentschap dient een uitwisselingsprogramma voor inspecteurs te faciliteren en te coördineren waarmee zij praktijkervaring kunnen opdoen en kunnen bijdragen aan de harmonisering van procedures.

ARO.RAMP.120 Goedkeuring van opleidingsorganisaties

a) De bevoegde autoriteit erkent een opleidingsorganisatie die is gevestigd op het grondgebied van de respectieve lidstaat wanneer zij ervan overtuigd is dat deze organisatie:

1) een opleidingshoofd met degelijke managementcapaciteiten heeft aangesteld om te waarborgen dat de opleiding aan de toepasselijke voorschriften voldoet;

2) beschikbare opleidingsfaciliteiten heeft en over instructiemateriaal beschikt dat geschikt is voor het type opleiding dat wordt verzorgd;

3) opleiding verzorgt in overeenstemming met de syllabi die door het Agentschap zijn ontwikkeld in overeenstemming met ARO.RAMP.115 d);

4) gekwalificeerde opleidingsinstructeurs inzet.

b) Op verzoek van de bevoegde autoriteit gaat het Agentschap na of de eisen onder a) permanent worden nageleefd.

c) De opleidingsorganisatie moet goedkeuring krijgen voor het verstrekken van een of meer van de volgende soorten opleidingen:

1) basisopleiding theorie;

2) basisopleiding praktijk;

3) periodieke opleiding.

ARO.RAMP.125 Uitvoering van platforminspecties

a) Platforminspecties worden op gestandaardiseerde wijze uitgevoerd aan de hand van het formulier in aanhangsel III of IV.

b) Bij de uitvoering van een platforminspectie dient de inspecteur al het mogelijke te doen om onredelijke vertraging van het geïnspecteerde luchtvaartuig te voorkomen.

c) Na voltooiing van de platforminspectie moet de piloot met gezagvoerdersbevoegdheid of, bij diens afwezigheid, een ander lid van de cockpitbemanning of een vertegenwoordiger van de exploitant op de hoogte worden gesteld van de resultaten van de platforminspectie door middel van het formulier in aanhangsel III.

▼B

ARO.RAMP.130 Indeling van bevindingen in categorieën

Voor ieder te inspecteren punt zijn drie categorieën van mogelijke niet-naleving van de toepasselijke voorschriften gedefinieerd als bevindingen. Dergelijke bevindingen worden ingedeeld in de volgende categorieën:

1) een bevinding van categorie 3 is een geconstateerde, significante niet-naleving van de toepasselijke voorschriften of de bepalingen van een certificaat met grote gevolgen voor de veiligheid;

2) een bevinding van categorie 2 is een geconstateerde niet-naleving van de toepasselijke voorschriften of de bepalingen van een certificaat met aanzienlijke gevolgen voor de veiligheid;

3) een bevinding van categorie 1 is een geconstateerde niet-naleving van de toepasselijke voorschriften of de bepalingen van een certificaat met weinig gevolgen voor de veiligheid.

ARO.RAMP.135 Maatregelen voor de follow-up van bevindingen

a) Voor een bevinding van categorie 2 of 3 zal de bevoegde autoriteit of, indien van toepassing, het Agentschap:

   1) de bevinding schriftelijk aan de exploitant meedelen, met een verzoek om bewijs van de genomen corrigerende maatregelen, en

   2) de bevoegde autoriteit van het land van de exploitant in kennis stellen en, indien van toepassing, het land waarin het luchtvaartuig is geregistreerd en waar het bewijs van bevoegdheid van de cockpitbemanning is afgegeven. Indien van toepassing zal de bevoegde autoriteit of het Agentschap verzoeken om een bevestiging van hun aanvaarding van de corrigerende maatregelen die de exploitant in overeenstemming met ARO.GEN.350 of ARO.GEN.355 heeft genomen.

b) Naast het bepaalde onder a) zal de bevoegde autoriteit in geval van een bevinding van categorie 3 onmiddellijke stappen ondernemen door:

   1) een beperking op te leggen aan de vluchtuitvoeringen met het luchtvaartuig;

   2) om onmiddellijke corrigerende maatregelen te verzoeken;

   3) een vliegverbod voor het luchtvaartuig in te stellen overeenkomstig ARO.RAMP.140, of

   4) een onmiddellijk exploitatieverbod op te leggen overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 2111/2005.

c) Wanneer het Agentschap een bevinding van categorie 3 heeft gedaan, verzoekt het de bevoegde autoriteit waar het luchtvaartuig aan de grond staat om gepaste maatregelen te nemen overeenkomstig het bepaalde onder b).

ARO.RAMP.140 Vliegverbod voor luchtvaartuigen

a) In het geval van een bevinding van categorie 3 waarbij het ernaar uitziet dat er een voornemen of waarschijnlijkheid is dat met het luchtvaartuig zal worden gevlogen terwijl de exploitant of eigenaar niet de gepaste corrigerende maatregelen heeft genomen, zal de bevoegde autoriteit:

   1) de piloot met gezagvoerdersbevoegdheid/gezagvoerder of de exploitant meedelen dat er tot nader order niet met het luchtvaartuig mag worden gevlogen, en

   2) een vliegverbod opleggen aan dat luchtvaartuig.

b) De bevoegde autoriteit van het land waar het vliegverbod is opgelegd, stelt de bevoegde autoriteit van het land van de exploitant en van het land waar het luchtvaartuig is geregistreerd, indien van toepassing, en het Agentschap onmiddellijk in kennis indien een vliegverbod is opgelegd aan een luchtvaartuig dat wordt gebruikt door een exploitant uit een derde land.

c) De bevoegde autoriteit bepaalt in overleg met het land van de exploitant of het land waar het luchtvaartuig is geregistreerd, onder welke voorwaarden het luchtvaartuig mag opstijgen.

▼B

d) Indien de niet-naleving gevolgen heeft voor de geldigheid van het bewijs van luchtwaardigheid van het luchtvaartuig, mag het vliegverbod enkel door de bevoegde autoriteit worden opgeheven wanneer de exploitant het volgende kan aantonen:

1) hij leeft de toepasselijke voorschriften opnieuw na;

2) hij heeft een vliegvergunning gekregen in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 1702/2003 ([1]) voor luchtvaartuigen die zijn geregistreerd in een lidstaat;

3) hij beschikt over een vliegvergunning of gelijkwaardig document van het land waar het luchtvaartuig is geregistreerd of het land van de exploitant voor luchtvaartuigen die zijn geregistreerd in een derde land en worden geëxploiteerd door een exploitant binnen of buiten de EU, en

4) hij heeft toestemming van derde landen voor het overvliegen van hun grondgebied, indien van toepassing.

ARO.RAMP.145 Rapportering

a) Informatie die is verzameld in overeenstemming met ARO.RAMP.125 a) wordt binnen 21 kalenderdagen na de inspectie ingevoerd in de centrale gegevensbank waarnaar wordt verwezen in ARO.RAMP.150 b) 2).

b) De bevoegde autoriteit of het Agentschap voert in de centrale gegevensbank alle informatie in die nuttig wordt geacht voor de toepassing van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften en voor de uitvoering van de taken die het Agentschap op grond van deze bijlage toekomen, met inbegrip van de relevante informatie waarnaar wordt verwezen in ARO.RAMP.110.

c) Wanneer uit de informatie waarnaar wordt verwezen in ARO.RAMP.110 blijkt dat er sprake is van een mogelijk veiligheidsrisico, wordt deze informatie tevens onmiddellijk meegedeeld aan alle bevoegde autoriteiten en het Agentschap.

d) Wanneer informatie met betrekking tot defecten van luchtvaartuigen door een persoon wordt verstrekt aan de bevoegde autoriteit, wordt de informatie waarnaar wordt verwezen in ARO.RAMP.110 en ARO.RAMP.125 a) niet-identificeerbaar gemaakt zodat de bron van de informatie niet is te achterhalen.

ARO.RAMP.150 Coördinatietaken van het Agentschap

a) Het Agentschap beheert en exploiteert de instrumenten en procedures die noodzakelijk zijn voor de opslag en uitwisseling van:

1) de informatie waarnaar wordt verwezen in ARO.RAMP.145, door middel van de formulieren in de aanhangsels III en IV;

2) de informatie die is verstrekt door derde landen of internationale organisaties waarmee de EU passende overeenkomsten heeft gesloten, of organisaties waarmee het Agentschap gepaste overeenkomsten heeft gesloten in overeenstemming met artikel 27, lid 2, van Verordening (EG) nr. 216/2008.

b) Dit beheer omvat de volgende taken:

1) gegevens van de lidstaten opslaan die van belang zijn voor de veiligheidsinformatie over luchtvaartuigen die landen op luchtvaartterreinen die zich bevinden op het grondgebied waarop de bepalingen van het Verdrag van toepassing zijn;

2) een centrale gegevensbank opzetten, onderhouden en bijwerken, met alle informatie waarnaar wordt verwezen in a) 1), en 2);

3) noodzakelijke wijzigingen en verbeteringen aanbrengen in de gegevensbank;

([1]) PB L 243 van 27.9.2003, blz. 6.

▼B

4) de centrale gegevensbank en andere relevante informatie over de veiligheid van luchtvaartuigen en luchtvaartexploitanten analyseren en op basis daarvan:

i) advies uitbrengen aan de Commissie en de bevoegde autoriteiten over onmiddellijke maatregelen of het follow-upbeleid;

ii) mogelijke veiligheidsproblemen melden aan de Commissie en de bevoegde autoriteiten;

iii) gecoördineerde maatregelen voorstellen aan de Commissie en de bevoegde autoriteiten, wanneer dit om veiligheidsredenen noodzakelijk is, en dergelijke maatregelen op technisch niveau coördineren;

5) contact onderhouden met andere Europese instellingen en organen, internationale organisaties en bevoegde autoriteiten uit derde landen ten behoeve van de uitwisseling van informatie.

ARO.RAMP.155 Jaarverslag

Het Agentschap stelt een jaarverslag op over het platforminspectiesysteem, dat wordt voorgelegd aan de Commissie en ten minste de volgende informatie bevat:

a) de status van de vordering van het systeem;

b) de status van de inspecties die dat jaar zijn uitgevoerd;

c) een analyse van de inspectieresultaten, met vermelding van de categorieën bevindingen;

d) de maatregelen die gedurende dat jaar zijn getroffen;

e) voorstellen voor verdere verbetering van het platforminspectiesysteem, en

f) bijlagen met inspectielijsten per exploitatieland, luchtvaartuigtype, exploitant en problemen per geïnspecteerd punt.

ARO.RAMP.160 Informatieverstrekking aan het publiek en bescherming van informatie

a) De lidstaten gebruiken de overeenkomstig ARO.RAMP.105 en ARO.RAMP.145 ontvangen informatie alleen voor de toepassing van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsregels daarvan en beschermen ze dienovereenkomstig.

b) Het Agentschap publiceert jaarlijks een verslag waarin alle informatie is samengevoegd; dit verslag is openbaar beschikbaar en bevat de analyse van de informatie die in overeenstemming met ARO.RAMP.145 is ontvangen. Het verslag dient eenvoudig en begrijpelijk te zijn en de bron van informatie mag niet achterhaald kunnen worden.

▼B

Aanhangsel I

AIR OPERATOR CERTIFICATE

(Erkenningsregeling voor luchtvaartexploitanten)

Soorten activiteiten: Commercieel luchtvervoer (CAT) ☐ Passagiers; ☐ Vracht;

☐ Andere ([1]) .....

Gespecialiseerde commerciële activiteiten ☐ ([2]) .....

5	Land van de exploitant ([3])	([5])
	Uitgevende autoriteit ([4])	
AOC ([6]):	Naam van exploitant ([7])	Operationele contactpersonen ([9]):
	Dba handelsnaam ([8])	Contactgegevens van de afdeling bedrijfsuitvoering waar onverwijld contact kan worden opgenomen met medewerkers, zijn opgenomen in ..... ([12]).
	Adres van de exploitant ([10]):	
	Telefoon ([11]): Fax E-mail:	

Met dit certificaat wordt bevestigd dat ..... ([13]) toestemming heeft voor commerciële luchtvaartactiviteiten, zoals gedefinieerd in de bijgevoegde activiteitenspecificaties, in overeenstemming met het vluchthandboek, bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan.

Datum van afgifte ([14]):	Naam en handtekening ([15]): Functie:

([1]) Ander type vervoer (nader te specificeren).
([2]) Specificeer het type activiteit, bijv. landbouw, bouw, fotografie, landmeetkunde, observatie en patrouilles of luchtreclame.
([3]) Te vervangen door de naam van het land van de exploitant.
([4]) Te vervangen door de naam van de uitgevende bevoegde autoriteit.
([5]) Voor gebruik door de bevoegde autoriteit.
([6]) Erkenningsreferentie zoals afgegeven door de bevoegde autoriteit.
([7]) Te vervangen door de geregistreerde naam van de exploitant.
([8]) Handelsnaam van de exploitant, indien verschillend. Voeg „Dba" („Doing business as") toe vóór de handelsnaam.
([9]) De contactgegevens bevatten de telefoon- en faxgegevens, met de landcode en het eventuele e-mailadres waarop onverwijld contact kan worden opgenomen met het operationele management met betrekking tot kwesties die verband houden met vluchtuitvoeringen, luchtwaardigheid, bekwaamheid van de cabinebemanning, gevaarlijke goederen en overige zaken.
([10]) Hoofdvestiging van de exploitant.
([11]) Telefoon- en faxgegevens met de landcode van de hoofdvestiging van de exploitant. E-mailadres, indien beschikbaar.
([12]) Invoeging van het gecontroleerde document, dat aan boord wordt meegenomen, waarin de contactgegevens zijn vermeld, met een verwijzing naar de bijbehorende alinea of bladzijde. Bijvoorbeeld: „Contactgegevens … zijn vermeld in het vluchthandboek, alg/basis, hoofdstuk 1, 1.1", of „… zijn vermeld in de activiteitenspecificaties, blz. 1", of „… zijn vermeld in een bijlage bij dit document".
([13]) Geregistreerde naam van de exploitant.
([14]) Datum van afgifte van het AOC (dd-mm-jjjj).
([15]) Functie, naam en handtekening van de vertegenwoordiger van de bevoegde autoriteit. Daarnaast mag een officieel stempel worden aangebracht op het AOC.

EASA-FORMULIER 138 Uitgave 1

▼B

Aanhangsel II

ACTIVITEITENSPECIFICATIES **(behoudens de goedgekeurde voorwaarden in het vluchthandboek)**				
Contactgegevens van uitgevende autoriteit Telefoon ([1]): _____ ; Fax: _____ ; E-mail: _____				
AOC ([2]): Naam van exploitant ([3]): Datum ([4]): Handtekening: Dba Handelsnaam Nr. activiteitenspecificaties:				
Model luchtvaartuig ([5]): Registratiekentekens ([6]):				
Commerciële activiteiten ☐				
Activiteitengebied ([7])				
Speciale beperkingen ([8])				
Specifieke erkenningen:	Ja	Neen	Specificatie ([9])	Opmerkingen
Gevaarlijke goederen	☐	☐		
Slechtzichtvluchten Start Nadering en landing Start	☐ ☐	☐ ☐	RVR ([11]): m CAT ([10]) .... RVR: m DH: ft	
RVSM ([12]) ☐ N.v.t.	☐	☐		
ETOPS ([13]) ☐ N.v.t.	☐	☐	Maximale uitwijktijd ([14]): min.	
Navigatiespecificaties voor PBN-activiteiten ([15])	☐	☐		([16])
Minimumprestatiespecificaties op het gebied van navigatie	☐	☐		
Helikoptervluchten met NVIS	☐	☐		
Takeloperaties met een helikopter	☐	☐		
Medische noodhulpvluchten per helikopter	☐	☐		
Opleiding van de cabinebemanning ([17])	☐	☐		
Afgifte van het cabinebemanningsattest ([18])	☐	☐		
Permanente luchtwaardigheid	☐	☐	([19])	
Overig ([20])				

▼B

(1) Telefoon- en faxnummer(s) van de bevoegde autoriteit, met de landcode. E-mailadres, indien beschikbaar.

(2) Bijbehorend nummer van het air operator certificate (AOC) invullen.

(3) Geregistreerde naam en handelsnaam (indien verschillend) van de exploitant invullen. Voeg „Dba" („Doing business as") toe vóór de handelsnaam.

(4) Datum van afgifte van de activiteitenspecificaties (dd-mm-jjjj) en handtekening van de vertegenwoordiger van de bevoegde autoriteit.

(5) ICAO-aanduiding van het merk, model en (master)serienummer, indien aangewezen, van het luchtvaartuig (bv. Boeing-737-3K2 of Boeing-777-232).

(6) De registratiekentekens zijn opgenomen in de activiteitenspecificaties of in het vluchthandboek. De desbetreffende activiteitenspecificaties dienen te verwijzen naar de bijbehorende bladzijde in het vluchthandboek. Indien niet alle specifieke erkenningen van toepassing zijn op het luchtvaartuigmodel kunnen de registratiekentekens van het luchtvaartuig worden ingevoerd in de kolom voor opmerkingen bij de desbetreffende specifieke erkenning.

(7) Een lijst van de geografische gebieden waar de activiteiten mogen plaatsvinden (met aanduiding van geografische coördinaten of specifieke routes, vluchtinformatieregio of nationale of regionale grenzen).

(8) Opsomming van toepasselijke speciale beperkingen (bijv. enkel VFR, enkel overdag, e.d.).

(9) Vermeld in deze kolom de meest permissieve criteria voor iedere erkenning of het erkenningstype (met de betreffende criteria).

(10) Toepasselijke categorie precisienadering invullen: CAT I, II, IIIA, IIIB of IIIC. Minimale zichtbare baanlengte (RVR) in meter en beslissingshoogte (DH) in voet invullen. Eén naderingscategorie per regel.

(11) Goedgekeurde minimale zichtbare baanlengte voor starten invullen (in meters). Wanneer verschillende erkenningen worden afgegeven, kan één regel per erkenning worden gebruikt.

(12) Het vakje „N.v.t." mag alleen worden aangekruist als de maximale wolkenbasis voor het luchtvaartuig lager is dan FL290.

(13) ETOPS (Extended range operations) is op dit moment alleen van toepassing op tweemotorige vliegtuigen. Het vakje „N.v.t." mag daarom worden aangekruist als het luchtvaartuigmodel meer of minder dan twee motoren telt.

(14) De drempelafstand mag ook worden vermeld (in NM), alsook het motortype.

(15) PBN (Performance-based navigation): één regel per PBN-erkenning (bv. gebiedsnavigatie (RNAV) 10, RNAV 1, vereiste navigatieprestatie (RNP) 4,...), met relevante beperkingen of voorwaarden vermeld in de kolommen „Specificaties" en/of „Opmerkingen".

(16) Beperkingen, voorwaarden en rechtsgrond voor de erkenning van activiteiten die bij de PBN-erkenning horen (bv. wereldwijd satellietnavigatiesysteem (GNSS), afstandmeetapparatuur/DME/inertiële referentie-eenheid (DME/DME/IRU) e.d.).

(17) Erkenning voor de verstrekking van de opleiding en examinering die aanvragers van een cabinebemanningsattest moeten voltooien, zoals aangegeven in bijlage V (deel-CC) bij Verordening (EU) nr. 290/2012 van de Commissie.

(18) Erkenning voor de afgifte van cabinebemanningsattesten, zoals gespecificeerd in bijlage V (deel-CC) bij Verordening (EU) nr. 290/2012 van de Commissie.

(19) De naam van de persoon/organisatie die verantwoordelijk is voor het behoud van de permanente luchtwaardigheid van het luchtvaartuig en een verwijzing naar de regelgeving waarbij deze werkzaamheden worden vereist, d.w.z. bijlage I (deel-M), subdeel G, bij Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie.

(20) Overige erkenningen of gegevens kunnen hier worden ingevuld. Gebruik één regel (of een blok met meerdere regels) per toestemming (bv. korte landingen, steile nadering, helikoptervluchten naar/van een gebied van algemeen belang, helikoptervluchten boven een vijandige omgeving buiten een agglomeratie, helikoptervluchten zonder capaciteit voor een veilige noodlanding, activiteiten met verhoogde dwarshellingshoeken, maximale afstand van een adequaat luchtvaartterrein voor tweemotorige vleugelvliegtuigen zonder ETOPS-erkenning, luchtvaartuigen die worden gebruikt voor niet-commerciële activiteiten).

EASA-FORMULIER 139 Uitgave 1

▼B

Aanhangsel III

Bewijs van platforminspectie

Datum:	Tijdstip:	Plaats:		**Informatie van de bevoegde autoriteit (logo, contactgegevens tel./fax/e-mail) — formaat mag zelf worden gekozen**
Exploitant:		Status:	AOC-nr.:	
Route van:	Vlucht nr.:	Route naar:	Vlucht nr.:	
Vluchttype:	Gecharterd door exploitant:	Type luchtvaartuig:	Configuratie van het luchtvaartuig:	
Land van de exploitant die het luchtvaartuig chartert:		Registratiekenteken:	Constructienr.:	
Landen die een vergunning hebben afgegeven aan de cockpitbemanning:	Ontvangstbevestiging (*) Naam: ..... Functie: ..... Functie:	Handtekening:		

		Gecontroleerd	Opmerking
A	**Cockpit**		
1	Algemene staat		
2	Nooduitgang		
3	Apparatuur		
	Documentatie		
4	Handleidingen		
5	Checklists		
6	Navigatie-/ instrumentatiekaarten		
7	Minimumuitrustingslijst		
8	Bewijs van inschrijving		
9	Geluidscertificaat (indien van toepassing)		
10	AOC of equivalent		
11	Radiovergunning		
12	Luchtwaardigheidscertificaat		
	Vluchtgegevens		
13	Vluchtvoorbereiding		
14	Massa- en zwaartepuntsberekening		
	Veiligheidsapparatuur		
15	Handbrandblussers		
16	Reddingsvesten/ drijfinrichtingen		
17	Harnas		
18	Zuurstofapparatuur		
19	onafhankelijk werkende draagbare lamp		

		Gecontroleerd	Opmerking
	Cockpitbemanning		
20	Vergunning/samenstelling van de cockpitbemanning		
	Reislogboek/technisch journaal of equivalent		
21	Reislogboek of equivalent		
22	Onderhoudsverklaring		
23	Aanmelding en herstelling van defecten (incl. tech. logboek)		
24	Inspectie vóór de vlucht		
B	**Cabineveiligheid**		
1	Algemene staat binnen		
2	Station en rustruimte voor cabinebemanning		
3	EHBO-trommel/medisch noodpakket		
4	Handbrandblussers		
5	Reddingsvesten/ drijfinrichtingen		
6	Staat van gordels en stoelen		
7	Nooduitgang, noodverlichting en onafhankelijk werkende draagbare lamp		
8	Glijbanen/reddingsboten (voor zover vereist), nood-localisatiezenders		
9	Zuurstofvoorziening (cabinebemanning en passagiers)		
10	Veiligheidsinstructies		
11	Leden van de cabinebemanning		
12	Toegang tot nooduitgangen		
13	Het opbergen van passagiersbagage		
14	Stoelcapaciteit		

		Gecontroleerd	Opmerking
C	**Staat van het luchtvaartuig**		
1	Algemene staat buiten		
2	Deuren en luiken		
3	Besturingsinstrumenten		
4	Wielen, banden en remmen		
5	Onderstel: glijders/vlotters		
6	Wielruimten		
7	Aandrijving en pyloon		
8	Rotorbladen, propellers, rotors (hoofdrotors/ staartrotor)		
9	Duidelijke herstellingen		
10	Duidelijke niet-herstelde schade		
11	Lekken		
D	**Vracht**		
1	Algemene staat van het vrachtruim		
2	Gevaarlijke goederen		
3	Opberging van de vracht		
E	**Algemeen**		
1	Algemeen		

▼B

Ondernomen actie		Inspectiepunt	Categorie	Opmerkingen
	3d) Onmiddellijk exploitatieverbod			
	3c) Het luchtvaartuig wordt aan de grond gehouden door de nationale luchtvaartautoriteit			
	3b) Corrigerende acties vóór de vlucht			
	3a) Beperkingen van de vluchtuitvoering met het luchtvaartuig			
	2) Informatieverstrekking aan de autoriteit en de exploitant			
	1) Informatieverstrekking aan de gezagvoerder			
	0) Geen opmerkingen			
Teken of code van de inspecteur(s)				
(Eventuele) opmerkingen van de bemanning:				

(*) De handtekening van een lid van de bemanning of een andere vertegenwoordiger van de geïnspecteerde exploitant impliceert geenszins dat de vermelde bevindingen zijn geaccepteerd, maar is alleen een bevestiging dat het luchtvaartuig is geïnspecteerd op de datum en plaats die in dit document zijn vermeld. In dit verslag is aangegeven wat bij deze inspectie is vastgesteld. Het mag niet worden opgevat als een bevestiging dat het luchtvaartuig geschikt is voor de geplande vlucht. De gegevens in dit verslag kunnen wijzigingen ondergaan bij de invoering in de centrale gegevensbank.

EASA-FORMULIER 136 Uitgave 1

▼B

Aanhangsel IV

Platforminspectieverslag



Bevoegde autoriteit *(naam)*

(Land)

Platforminspectieverslag

Nr.: _._._._-_._._._-_._._._

Bron: Platforminspectie

Datum: __.__.____ Plaats: _____

Lokale tijd: __:__

Exploitant: _____ AOC number: _____

Land: _____ Type activiteit: _____

Route van: ..... _____ Vluchtnummer: _____

Route naar: ..... _____ Vluchtnummer: _____

Gecharterd door exploitant (*): _____ Land van de exploitant die het luchtvaartuig chartert (*): _____

(*) *(voor zover van toepassing)*

Type luchtvaartuig: ..... _____ Registratiekenteken: _____

Configuratie van het luchtvaartuig: _____ Constructienummer: _____

Cockpitbemanning: land dat de vergunning heeft afgegeven: _____

2e land dat de vergunning heeft afgegeven (*): _____

(*) *(voor zover van toepassing)*

Bevindingen:

Code /	Std /	Ref /	Cat /	Bevinding	Gedetailleerde beschrijving
_-_-_	_	_-_-_	_	.....	.....
_-_-_	_	_-_-_	_	.....	.....
_-_-_	_	_-_-_	_	.....	.....
_-_-_	_	_-_-_	_	.....	.....
_-_-_	_	_-_-_	_	.....	.....

Categorie van de ondernomen acties:	Gedetailleerde beschrijving
☐ 3d) Onmiddellijk exploitatieverbod	.....
☐ 3c) Het luchtvaartuig wordt aan de grond gehouden door de inspecterende bevoegde autoriteit	.....
☐ 3b) Corrigerende acties vóór de vlucht	.....
☐ 3a) Beperkingen van de vluchtuitvoering met het luchtvaartuig	.....
☐ 2) Informatieverstrekking aan de autoriteit en de exploitant	.....
☐ 1) Informatieverstrekking aan de gezagvoerder	.....

Aanvullende informatie (voor zover van toepassing)

Naam of nummer van de inspecteur: .....

— In dit verslag is aangegeven wat bij deze inspectie is vastgesteld. Het mag niet worden opgevat als een bevestiging dat het luchtvaartuig geschikt is voor de geplande vlucht.

— Bij de invoering in de centrale gegevensbank kan de formulering van de gegevens in dit verslag worden gewijzigd.

▼B

Code van het geïnspecteerde punt	Gecontroleerd	Opmerking
A. Cockpit		
Algemeen		
1. Algemene staat	1.	1.
2. Nooduitgang	2.	2.
3. Apparatuur	3.	3.
Documentatie		
4. Handleidingen	4.	4.
5. Checklists	5.	5.
6. Radionavigatiekaarten	6.	6.
7. Minimumuitrustingslijst	7.	7.
8. Inschrijvingsbewijs	8.	8.
9. Geluidscertificaat (voor zover van toepassing)	9.	9.
10. AOC of equivalent	10.	10.
11. Radiovergunning	11.	11.
12. Luchtwaardigheidscertificaat	12.	12.
Vluchtgegevens		
13. Vluchtvoorbereiding	13.	13.
14. Massa- en zwaartepuntsberekening	14.	14.
Veiligheidsapparatuur		
15. Handbrandblussers	15.	15.
16. Reddingsvesten/drijfinrichtingen	16.	16.
17. Harnas	17.	17.
18. Zuurstofapparatuur	18.	18.
19. Onafhankelijk werkende draagbare lamp	19.	19.
Cockpitbemanning		
20. Vergunning/samenstelling van de cockpitbemanning	20.	20.
Reislogboek/technisch journaal of equivalent		
21. Reislogboek of equivalent	21.	21.
22. Onderhoudsverklaring	22.	22.
23. Aanmelding en herstelling van defecten (incl. tech logboek)	23.	23.
24. Inspectie vóór de vlucht	24.	24.
B. Cabineveiligheid		
1. Algemene staat binnen	1.	1.
2. Stations en rustruimte voor de cabinebemanning	2.	2.
3. EHBO-trommel/medisch noodpakket	3.	3.
4. Handbrandblussers	4.	4.
5. Reddingsvesten/drijfinrichtingen	5.	5.
6. Staat van gordels en stoelen	6.	6.
7. Nooduitgang, noodverlichting en onafhankelijke draagbare lamp	7.	7.
8. Glijbanen/reddingsboten (voor zover vereist), nood-localisatiezender	8.	8.
9. Zuurstoftoevoer (cabinebemanning en passagiers)	9.	9.
10. Veiligheidsinstructies	10.	10.
11. Cabinebemanningsleden	11.	11.
12. Toegang tot nooduitgangen	12.	12.
13. Het opbergen van passagiersbagage	13.	13.
14. Stoelcapaciteit	14.	14.

▼B

Code van het geïnspecteerde punt	Gecontroleerd	Opmerking
C. Staat van het luchtvaartuig		
1. Algemene staat buiten	1.	1.
2. Deuren en luiken	2.	2.
3. Besturingsinstrumenten	3.	3.
4. Wielen, banden en remmen	4.	4.
5. Onderstel: glijders/vlotters	5.	5.
6. Wielruimten	6.	6.
7. Aandrijving en pyloon	7.	7.
8. Rotorbladen, propellers, rotors (hoofdrotors en staartrotor)	8.	8.
9. Duidelijke herstellingen	9.	9.
10. Duidelijk niet herstelde schade	10.	10.
11. Lekken	11.	11.
D. Vracht		
1. Algemene staat van het vrachtruim	1.	1.
2. Gevaarlijke goederen	2.	2.
3. Opberging van de vracht	3.	3.
E. Algemeen		
1. Algemeen	1.	1.

EASA-FORMULIER 137 Uitgave 1

▼**M1**

Aanhangsel V

Lijst van specifieke erkenningen

Niet-commerciële vluchtuitvoeringen

(behoudens de voorwaarden zoals gespecificeerd in de erkenning en opgenomen in het vluchthandboek of de pilotenhandleiding)

Autoriteit van afgifte ([1]):

Lijst van specifieke erkenningen # ([2]):

Naam van de exploitant:

Datum ([3]):

Handtekening:

Model en registratiekentekens ([4]) van het luchtvaartuig:

Typen gespecialiseerde vluchtuitvoeringen, indien van toepassing:

☐ ([5]) .....

Specifieke erkenningen ([6])	Specificatie ([7])	Opmerkingen
…		
…		
…		
…		

([1]) Naam en contactgegevens invullen.
([2]) Nummer invullen.
([3]) Datum van afgifte van de specifieke erkenningen (dd-mm-jjjj) en handtekening van de vertegenwoordiger van de bevoegde autoriteit.
([4]) CAST- of ICAO-aanduiding van het merk, model en (master)serienummer, indien toegewezen, van het luchtvaartuig (bv. Boeing-737-3K2 of Boeing-777-232). De CAST/ICAO-classificatie is te vinden op: http://www.intlaviationstandards.org/
De registratiekentekens moeten worden vermeld in de lijst van specifieke erkenningen of in het vluchthandboek. In het tweede geval dient in de lijst van specifieke erkenningen te worden verwezen naar de desbetreffende bladzijde in het vluchthandboek.
([5]) Specificeer het type activiteit, bv. landbouw, bouw, fotografie, landmeetkunde, observatie en patrouilles of luchtreclame.
([6]) Vermeld in deze kolom alle erkende activiteiten, bv. gevaarlijke goederen, LVO, RVSM, RNP, MNPS.
([7]) Vermeld in deze kolom de meest permissieve criteria voor iedere erkenning, bv. de beslissingshoogte en RVR-minima voor CAT II.

EASA-FORMULIER 140 Versie 1.

▼B

BIJLAGE III

ORGANISATIEVEREISTEN VOOR LUCHTVAARTACTIVITEITEN

[DEEL-ORO]

ORO.GEN.005 Toepassingsgebied

In deze bijlage zijn de eisen vastgelegd die moeten worden nageleefd door luchtvaartexploitanten die commerciële luchtvervoersactiviteiten ►M1 of die niet-commerciële vluchten met andere dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen uitvoeren. ◄

SUBDEEL GEN

ALGEMENE EISEN

SECTIE I

Algemeen

ORO.GEN.105 Bevoegde autoriteit

Met het oog op de toepassing van deze bijlage is de bevoegde autoriteit van de lidstaat ►M1 waar zich de hoofdvestiging bevindt van de exploitant die onderworpen is aan een certificeringsverplichting of verplichting tot het indienen van een eigen verklaring ◄, verantwoordelijk voor het toezicht op deze exploitant.

ORO.GEN.110 Verantwoordelijkheden van de exploitant

a) De exploitant is verantwoordelijk voor de exploitatie van het luchtvaartuig in overeenstemming met bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008, de relevante eisen van deze bijlage en zijn certificaat ►M1 of eigen verklaring. ◄

b) Iedere vlucht wordt uitgevoerd volgens de bepalingen van het vluchthandboek.

c) De exploitant zorgt voor de oprichting en het onderhoud van een systeem voor de uitoefening van operationele controle over vluchten die worden uitgevoerd krachtens de bepalingen van zijn certificaat ►M1 of eigen verklaring. ◄

d) De exploitant zorgt ervoor dat zijn luchtvaartuigen en bemanningen naar behoren zijn uitgerust respectievelijk de juiste kwalificaties hebben voor de soort vluchtuitvoering en het gebied waarin deze plaatsvindt.

e) De exploitant zorgt ervoor dat alle personeelsleden die belast zijn met of direct betrokken zijn bij de grondafhandeling en de vluchtuitvoering duidelijke instructies krijgen, dat zij hebben aangetoond in staat te zijn de hun toegewezen taken uit te voeren en dat zij zich bewust zijn van hun verantwoordelijkheden en het verband tussen hun taken en de vluchtuitvoering als geheel.

f) De exploitant stelt procedures en voorschriften vast voor veilige vluchten met elk luchtvaartuigtype, met daarin een beschrijving van de taken en verantwoordelijkheden van het grondpersoneel en de bemanningsleden bij alle soorten activiteiten op de grond en in de lucht. Bij deze procedures mag niet worden geëist dat bemanningsleden werkzaamheden verrichten tijdens kritieke fasen van de vlucht, behalve de werkzaamheden die noodzakelijk zijn voor het veilige gebruik van het luchtvaartuig.

g) De exploitant zorgt ervoor dat alle personeelsleden in kennis zijn gesteld van hun plicht om te voldoen aan alle voor de uitvoering van hun werkzaamheden relevante wetten, voorschriften en procedures van de staten waarin de activiteiten worden uitgevoerd.

h) De exploitant stelt een systeem van controlelijsten in voor ieder luchtvaartuigtype dat door bemanningsleden wordt gebruikt tijdens alle vluchtstadia onder normale, abnormale en noodomstandigheden, teneinde te garanderen dat de procedures in het vluchthandboek worden gevolgd. Het ontwerp en het gebruik van controlelijsten moeten zijn gebaseerd op beginselen met betrekking tot menselijke factoren en daarbij dient rekening te worden gehouden met de meest recente relevante documentatie van de fabrikant van het luchtvaartuig.

▼B

i) De exploitant specificeert vluchtplanningsprocedures voor een veilige vluchtuitvoering op basis van overwegingen van luchtvaartuigprestaties, overige operationele beperkingen en relevante verwachte omstandigheden op de te volgen route en op de desbetreffende luchtvaartterreinen of exploitatievestigingen. Deze procedures worden in het vluchthandboek opgenomen.

j) De exploitant stelt opleidingsprogramma's met betrekking tot gevaarlijke goederen op voor zijn personeel en onderhoudt deze programma's, zoals vereist uit hoofde van de technische instructies; deze programma's dienen door de bevoegde autoriteit te worden beoordeeld en goedgekeurd. De opleidingsprogramma's moeten in verhouding staan tot de verantwoordelijkheden van het personeel.

ORO.GEN.115 Aanvraag van een certificaat van exploitant

a) De aanvraag van een certificaat van exploitant of een wijziging van een bestaand certificaat dient in de vorm en op een wijze te geschieden die is vastgesteld door de bevoegde autoriteit, waarbij rekening wordt gehouden met de toepasselijke eisen van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan.

b) Bij de eerste aanvraag van een certificaat dient de aanvrager de bevoegde autoriteit documentatie te verstrekken waarin wordt aangetoond hoe hij zal voldoen aan de eisen in Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan. Dergelijke documentatie dient een procedure te bevatten waarin wordt beschreven hoe wijzigingen waarvoor geen voorafgaande goedkeuring is vereist, worden beheerd en worden doorgegeven aan de bevoegde autoriteit.

ORO.GEN.120 Wijzen van naleving

a) Om overeenstemming te bereiken met Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan mogen alternatieve wijzen van naleving worden gebruikt in plaats van de door het Agentschap goedgekeurde wijzen van naleving.

b) Wanneer een certificeringsplichtige exploitant gebruik wenst te maken van een alternatief voor de door het Agentschap goedgekeurde aanvaardbare wijze van naleving waarmee kan worden aangetoond dat Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan zijn nageleefd, dient hij de bevoegde autoriteit een volledige beschrijving van deze alternatieve wijze van naleving te verstrekken vóór hij ze toepast. In de beschrijving worden eventuele relevante herzieningen van handleidingen of procedures opgenomen, alsook een beoordeling waaruit blijkt dat aan de uitvoeringsvoorschriften is voldaan.

De exploitant mag deze alternatieve wijze van naleving toepassen als de bevoegde autoriteit hiervoor voorafgaande toestemming heeft gegeven en de kennisgeving zoals voorgeschreven in ARO.GEN.120 d) is ontvangen.

▼M1

c) Een exploitant die zijn activiteit moet aangeven, stelt de bevoegde autoriteit in kennis van de lijst van alternatieve wijzen van naleving die hij gebruikt om overeenstemming te bereiken met Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan.

▼B

ORO.GEN.125 Erkenningsvoorwaarden en rechten van een exploitant

Een gecertificeerde exploitant dient zich te houden aan het toepassingsgebied en de rechten die zijn gedefinieerd in de exploitatiespecificaties die aan zijn certificaat van exploitant zijn gehecht.

ORO.GEN.130 Wijzigingen

a) Wijzigingen met gevolgen voor:

1) het toepassingsgebied van het certificaat of de exploitatiespecificaties van een exploitant, of

2) een onderdeel van het beheersysteem van de exploitant, zoals vereist in ORO.GEN.200 a) 1), en a) 2),

▼B

dienen vooraf te worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.

b) Voor wijzigingen waarvoor voorafgaande goedkeuring is vereist krachtens Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan, dient de exploitant een erkenning aan te vragen bij en te krijgen van de bevoegde autoriteit. De aanvraag wordt ingediend voordat een dergelijke wijziging wordt doorgevoerd, zodat de bevoegde autoriteit kan vaststellen of nog wordt voldaan aan Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan en het certificaat van de exploitant en de bijbehorende erkenningsvoorwaarden indien nodig kan aanpassen.

De exploitant verstrekt de bevoegde autoriteit alle relevante documenten.

De wijziging wordt pas uitgevoerd na ontvangst van de officiële goedkeuring door de bevoegde autoriteit in overeenstemming met ARO.GEN.330.

De exploitant verricht zijn activiteiten onder de voorwaarden die tijdens dergelijke wijzigingen zijn voorgeschreven door de bevoegde autoriteit, zoals van toepassing.

c) Alle wijzigingen waarvoor geen voorafgaande goedkeuring is vereist, worden beheerd en doorgegeven aan de bevoegde autoriteit zoals gedefinieerd in de door de bevoegde autoriteit goedgekeurde procedure in overeenstemming met ARO.GEN.310 c).

ORO.GEN.135 Blijvende geldigheid

a) Het certificaat van de exploitant blijft geldig op voorwaarde dat:

1) de exploitant de relevante eisen van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan blijft naleven, waarbij rekening wordt gehouden met de bepalingen betreffende de behandeling van bevindingen, zoals gespecificeerd in ORO.GEN.150;

2) de bevoegde autoriteit, overeenkomstig ORO.GEN.140, toegang krijgt tot de exploitant om vast te stellen of nog steeds wordt voldaan aan de relevante eisen van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan, en

3) het certificaat niet wordt teruggegeven of ingetrokken.

b) In geval van intrekking of teruggave moet het certificaat direct worden ingeleverd bij de bevoegde autoriteit.

ORO.GEN.140 Toegang

a) Om te kunnen nagaan of de relevante eisen van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan worden nageleefd, dient de exploitant te allen tijde toegang te verlenen tot alle faciliteiten, luchtvaartuigen, documenten, archieven, gegevens, procedures en al het overige materiaal dat relevant is voor zijn ►**M1** zijn al dan niet uitbestede activiteiten waarvoor een certificeringsverplichting of een verplichting tot het indienen van een eigen verklaring geldt, ◄ aan elke persoon die is gemachtigd door:

1) de bevoegde autoriteit die in ORO.GEN.105 is gedefinieerd, of

2) de autoriteit die handelt overeenkomstig de bepalingen van ARO.GEN.300 d), ARO.GEN.300 e) of ARO.RAMP.

b) De onder a) vermelde toegang tot luchtvaartuigen omvat de mogelijkheid om tijdens vluchten aanwezig te zijn in het luchtvaartuig, tenzij de gezagvoerder om veiligheidsredenen de toegang tot de cockpit ontzegt overeenkomstig CAT.GEN.MPA.135.

▼B

ORO.GEN.150 Bevindingen

Na ontvangst van de kennisgeving van bevindingen dient de exploitant:

a) de oorzaken van de niet-naleving vast te stellen;

b) een actieplan met corrigerende maatregelen op te stellen, en

c) aan te tonen dat er tot tevredenheid van de bevoegde autoriteit corrigerende maatregelen ten uitvoer zijn gelegd, en wel binnen de met de autoriteit afgesproken termijn zoals gedefinieerd in ARO.GEN.350 d).

ORO.GEN.155 Onmiddellijke reactie op een veiligheidsprobleem

De exploitant dient het volgende ten uitvoer te leggen:

a) alle veiligheidsmaatregelen die door de bevoegde autoriteit worden voorgeschreven overeenkomstig ARO.GEN.135 c), en

b) alle relevante verplichte veiligheidsinformatie die door het Agentschap is verstrekt, met inbegrip van luchtwaardigheidsrichtsnoeren.

ORO.GEN.160 Melding van voorvallen

a) De exploitant meldt alle ongevallen, ernstige incidenten en voorvallen zoals gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad [1] en Richtlijn 2003/42/EG aan de bevoegde autoriteit en alle andere organisaties die hiervan volgens het land van de exploitant in kennis moeten worden gesteld.

b) Onverminderd punt a) dient de exploitant elk incident, elk defect, elke technische storing, elke overschrijding van technische begrenzingen, elk voorval waaruit blijkt dat de overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie [2] opgestelde informatie onnauwkeurig, onvolledig of dubbelzinnig is of elke andere onregelmatigheid die een veilig gebruik van het luchtvaartuig in gevaar heeft of kan hebben gebracht, maar zonder ongeval of ernstig incident tot gevolg te hebben, te melden aan de bevoegde autoriteit en de organisatie die verantwoordelijk is voor het ontwerp van het luchtvaartuig.

c) Onverminderd Verordening (EU) nr. 996/2010, Richtlijn 2003/42/EG, Verordening (EG) nr. 1321/2007 van de Commissie [3] en Verordening (EG) nr. 1330/2007 van de Commissie [4], dienen de onder a) en b) bedoelde meldingen te geschieden in een vorm en op een wijze die door de bevoegde autoriteit zijn vastgesteld en moeten zij alle relevante informatie bevatten over de toestand die de exploitant bekend is.

d) Meldingen dienen zo spoedig mogelijk te worden gedaan, maar in ieder geval binnen tweeënzeventig uur nadat de exploitant de omstandigheid waarop de melding betrekking heeft, heeft waargenomen, tenzij dit door uitzonderlijke omstandigheden niet mogelijk is.

e) Voor zover relevant dient de exploitant een follow-uprapport op te stellen waarin nadere informatie wordt verstrekt over de maatregelen die hij voornemens is te treffen om dergelijke voorvallen in de toekomst te voorkomen, en wel zodra deze maatregelen zijn vastgesteld. Dit rapport wordt opgesteld op een door de bevoegde autoriteit vastgestelde wijze.

SECTIE 2

Beheer

ORO.GEN.200 Beheersysteem

a) De exploitant dient een beheersysteem op te zetten, ten uitvoer te leggen en in stand te houden met:

1) duidelijk gedefinieerde verantwoordelijkheden en verantwoordingsplicht van de exploitant, waaronder een rechtstreekse verantwoordingsplicht van de verantwoordelijke beheerder met betrekking tot de veiligheid;

([1]) PB L 295 van 12.11.2010, blz. 35.
([2]) PB L 243 van 27.9.2003, blz. 6.
([3]) PB L 294 van 13.11.2007, blz. 3.
([4]) PB L 295 van 14.11.2007, blz. 7.

▼B

2) een beschrijving van de algemene filosofieën en beginselen van de exploitant met betrekking tot veiligheid, waarnaar wordt verwezen als het veiligheidsbeleid;

3) de vaststelling van risico's voor de luchtvaartveiligheid die de activiteiten van de exploitant met zich brengen, de beoordeling ervan en het beheer van bijbehorende risico's, waaronder risicobeperkende maatregelen en maatregelen ter controle van de doeltreffendheid;

4) het opgeleid en bekwaam houden van personeel voor de uitvoering van zijn taken;

5) documentatie over alle belangrijke processen met betrekking tot het beheersysteem, waaronder een proces waarmee het personeel bewust wordt gemaakt van zijn verantwoordelijkheden en de procedure voor wijziging van deze documentatie;

6) een functie waarmee de naleving van de relevante eisen door de exploitant wordt bijgehouden. De controle van de naleving dient een systeem voor terugkoppeling van bevindingen naar de verantwoordelijke beheerder te omvatten om effectieve tenuitvoerlegging van corrigerende acties te garanderen, indien nodig, en

7) eventuele aanvullende eisen die zijn vastgelegd in de desbetreffende subdelen van deze bijlage of in andere toepasselijke bijlagen.

b) Het beheersysteem moet overeenstemmen met de omvang van de exploitant en de aard en complexiteit van zijn activiteiten, waarbij rekening wordt gehouden met de gevaren en bijbehorende risico's die inherent zijn aan deze activiteiten.

ORO.GEN.205 Uitbestede activiteiten

a) Uitbestede activiteiten omvatten alle activiteiten binnen het toepassingsgebied van de erkenning van de exploitant die worden uitgevoerd door een andere organisatie die ofwel zelf gecertificeerd is voor het uitvoeren van dergelijke activiteiten of als contractant onder de erkenning van de exploitant werkt, zonder eigen certificering. De exploitant dient ervoor te zorgen dat uitbestede of ingekochte diensten of producten aan de toepasselijke eisen voldoen wanneer delen van zijn activiteiten worden uitbesteed of ingekocht.

b) Wanneer de gecertificeerde exploitant een deel van zijn activiteit aan een organisatie uitbesteedt die zelf niet krachtens dit deel is gecertificeerd voor het uitvoeren van dergelijke activiteiten, werkt deze organisatie onder de erkenning van de exploitant. De uitbestedende organisatie zorgt ervoor dat de bevoegde autoriteit toegang krijgt tot de organisatie waaraan de taken worden uitbesteed, zodat kan worden vastgesteld of de toepasselijke eisen worden nageleefd.

ORO.GEN.210 Personeelseisen

a) De exploitant dient een verantwoordelijke beheerder aan te stellen die de bevoegdheid heeft te waarborgen dat alle activiteiten overeenkomstig de toepasselijke eisen kunnen worden gefinancierd en uitgevoerd. De verantwoordelijke beheerder draagt de verantwoordelijkheid voor het vaststellen en onderhouden van een effectief beheersysteem.

b) De exploitant stelt een persoon of groep aan met de verantwoordelijkheid ervoor te zorgen dat de exploitant steeds de toepasselijke eisen naleeft. Die perso(o)n(en) draagt (dragen) de eindverantwoordelijkheid t.o.v. de verantwoordelijke beheerder.

c) De exploitant dient over voldoende gekwalificeerd personeel te beschikken voor de geplande taken en activiteiten die moeten worden verricht in overeenstemming met de toepasselijke eisen.

▼B

d) De exploitant houdt passende registers van ervaring, kwalificaties en opleiding bij, om aan te tonen dat punt c) wordt nageleefd.

e) De exploitant zorgt ervoor dat alle personeelsleden in kennis zijn gesteld van de regels en procedures die relevant zijn voor hun werkzaamheden.

ORO.GEN.215 Eisen inzake faciliteiten

De exploitant dient over faciliteiten te beschikken waarmee alle geplande taken en activiteiten kunnen worden uitgevoerd en beheerd in overeenstemming met de toepasselijke eisen.

ORO.GEN.220 Bijhouden van registers

a) De exploitant stelt een systeem vast waarmee registers kunnen worden bijgehouden waarin alle activiteiten op passende wijze kunnen worden opgeslagen en op betrouwbare wijze kunnen worden getraceerd, met name wat alle onderdelen van ORO.GEN.200 betreft.

b) Het formaat van de registers wordt beschreven in de procedures van de exploitant.

c) De registers worden opgeslagen op een manier die bescherming tegen beschadiging, wijziging en diefstal waarborgt.

SUBDEEL AOC

AIR OPERATOR CERTIFICATE

ORO.AOC.100 Aanvraag van een air operator certificate

a) Onverminderd Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad ([1]) dient de exploitant vóór aanvang van commerciële luchtvaartactiviteiten een air operator certificate (AOC) aan te vragen bij en te krijgen van de bevoegde autoriteit.

b) De exploitant moet de volgende informatie verstrekken aan de bevoegde autoriteit:

1) officiële naam en bedrijfsnaam, adres en postadres van de aanvrager;

2) een beschrijving van de voorgestelde activiteit, inclusief het (de) type(n) en het aantal geëxploiteerde luchtvaartuigen;

3) een beschrijving van het gebruikte beheersysteem, inclusief organisatiestructuur;

4) de naam van de verantwoordelijke beheerder;

5) de namen van de benoemde personen op grond van ORO.AOC.135 a) met hun kwalificaties en ervaring, en

6) een kopie van het vluchthandboek dat vereist is op grond van ORO.MLR.100;

7) een verklaring dat alle documenten die naar de bevoegde autoriteit zijn gestuurd, zijn geverifieerd door de aanvrager en in overeenstemming met de toepasselijke eisen zijn bevonden.

c) Aanvragers dienen aan de bevoegde autoriteit aan te tonen dat:

1) zij voldoen aan alle toepasselijke eisen van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008, de onderhavige bijlage, bijlage IV (deel-CAT) en bijlage V (deel-SPA), voor zover van toepassing;

([1]) PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3.

▼B

2) alle geëxploiteerde luchtvaartuigen beschikken over een bewijs van luchtwaardigheid in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 1702/2003, en

3) hun organisatie en beheer geschikt zijn voor en in verhouding staan tot de omvang en het toepassingsgebied van de activiteit.

ORO.AOC.105 Specificaties van activiteiten en bevoegdheden van een AOC-houder

De rechten die aan de exploitant worden toegekend, met inbegrip van de rechten in overeenstemming met bijlage V (deel-SPA), dienen in de activiteitenspecificaties bij het certificaat te worden vermeld.

ORO.AOC.110 Leasingovereenkomst

Alle lease-in-overeenkomsten

a) Onverminderd Verordening (EG) nr. 1008/2008 dient elke lease-overeenkomst voor luchtvaartuigen die worden gebruikt door een exploitant die in overeenstemming met dit deel is gecertificeerd, vooraf te worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.

b) Exploitanten die zijn gecertificeerd in overeenstemming met dit deel mogen alleen een wet-lease-in-overeenkomst sluiten met exploitanten aan wie geen exploitatieverbod is opgelegd op grond van Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Wet-lease-in-overeenkomsten

c) De aanvrager van een goedkeuring voor een wet-lease-in-overeenkomst voor een luchtvaartuig van een exploitant uit een derde land dient aan de bevoegde autoriteit aan te tonen dat:

1) de exploitant uit het derde land beschikt over een geldig AOC dat is afgegeven in overeenstemming met ICAO-bijlage 6;

2) de veiligheidsnormen van de exploitant uit het derde land inzake permanente luchtwaardigheid en vluchtuitvoering gelijkwaardig zijn aan de toepasselijke eisen die bij Verordening (EG) nr. 2042/2003 en de onderhavige verordening zijn vastgesteld, en

3) het luchtvaartuig beschikt over een bewijs van luchtwaardigheid dat is afgegeven in overeenstemming met ICAO-bijlage 8.

Dry-lease-in-overeenkomsten

d) De aanvrager van een goedkeuring voor een dry-lease-in-overeenkomst voor een luchtvaartuig van een exploitant uit een derde land dient aan de bevoegde autoriteit aan te tonen dat:

1) het om operationele redenen niet mogelijk is een in de EU geregistreerd luchtvaartuig te leasen;

2) de duur van de dry-lease-in niet meer dan zeven maanden bedraagt in elke periode van 12 opeenvolgende maanden, en

3) de naleving van de toepasselijke eisen van Verordening (EG) nr. 2042/2003 gegarandeerd is.

Dry-lease-out-overeenkomsten

e) Een exploitant die is gecertificeerd in overeenstemming met dit deel en voornemens is een van zijn luchtvaartuigen op dry-lease-out-basis te verhuren, dient hiervoor vooraf goedkeuring aan te vragen van de bevoegde autoriteit. De aanvraag dient vergezeld te gaan van kopieën van de bedoelde lease-overeenkomst of een beschrijving van de lease-bepalingen, met uitzondering van financiële afspraken, en alle andere relevante documentatie.

Wet-lease-out-overeenkomsten

f) Alvorens een luchtvaartuig op wet-lease-out-basis te verhuren, dient een krachtens dit deel gecertificeerde exploitant de bevoegde autoriteit daarvan in kennis te stellen.

▼B

ORO.AOC.115 Overeenkomsten voor gedeeld gebruik van codes („code share”-overeenkomsten)

a) Onverminderd de toepasselijke EU-veiligheidseisen voor exploitanten en luchtvaartuigen uit derde landen mag een overeenkomstig dit deel gecertificeerde exploitant pas een overeenkomst voor gedeeld gebruik van codes sluiten met een exploitant uit een derde land nadat:

1) hij is nagegaan of de exploitant uit het derde land voldoet aan de toepasselijke ICAO-normen, en

2) hij de bevoegde autoriteit gedocumenteerde informatie heeft verstrekt die deze autoriteit in staat stelt te voldoen aan ARO.OPS.105.

b) Bij de toepassing van de overeenkomst voor gedeeld gebruik van codes zal de exploitant toezicht houden op de naleving van de toepasselijke ICAO-normen door de exploitant uit het derde land en deze naleving regelmatig beoordelen.

c) Een exploitant die is gecertificeerd in overeenstemming met dit deel mag geen tickets verkopen en afgeven voor een vlucht die wordt uitgevoerd door een exploitant uit een derde land wanneer aan deze exploitant een exploitatieverbod is opgelegd op grond van Verordening (EG) nr. 2111/2005 of wanneer deze exploitant de toepasselijke ICAO-normen niet blijft naleven.

ORO.AOC.120 Erkenning voor het verstrekken van opleidingen voor cabinebemanning en voor de afgifte van cabinebemanningsattesten

a) Wanneer een exploitant voornemens is de opleiding te verzorgen die op grond van bijlage V (deel-CC) bij Verordening (EU) nr. 290/2012 van de Commissie is vereist, dient hij erkenning aan te vragen bij en te verkrijgen van de bevoegde autoriteit. Hiertoe dient de aanvrager aan te tonen dat hij voldoet aan de eisen voor de verstrekking en de inhoud van opleiding zoals vastgesteld in CC.TRA.215 en CC.TRA.220 van die bijlage, en dient het volgende te worden verstrekt aan de bevoegde autoriteit:

1) de begindatum van de beoogde activiteit;

2) de persoonsgegevens en kwalificaties van de instructeurs, voor zover relevant voor de desbetreffende opleiding;

3) naam en adres van de plaats(en) waar de opleiding zal plaatsvinden;

4) een beschrijving van de faciliteiten, opleidingsmethoden, handleidingen en representatieve toestellen die zullen worden gebruikt, en

5) de syllabi en bijbehorende programma’s voor de opleiding.

b) Als een lidstaat in overeenstemming met ARA.CC.200 van bijlage VI (deel-ARA) bij Verordening (EU) nr. 290/2012 besluit dat exploitanten kunnen worden erkend om cabinebemanningsattesten af te geven, dient de aanvrager niet alleen het bepaalde onder a) te verstrekken, maar ook:

1) aan de bevoegde autoriteit aan te tonen dat:

i) de organisatie beschikt over de capaciteiten en verantwoordelijkheid voor deze taak;

ii) het personeel dat de examens afneemt passend gekwalificeerd is en geen belangenconflicten heeft, en

2) de procedures en gespecificeerde voorwaarden te verstrekken voor:

i) het afnemen van het examen dat is vereist krachtens CC.TRA.220;

ii) het afgeven van cabinebemanningsattesten, en

▼B

iii) het aan de bevoegde autoriteit verstrekken van alle relevante informatie en documentatie die verband houdt met de afgegeven attesten en houders, ten behoeve van registratie, toezicht en handhaving door die autoriteit.

c) De erkenningen waarnaar wordt verwezen in a) en b) dienen te worden gespecificeerd in de activiteitenspecificaties.

ORO.AOC.125 Niet-commerciële activiteiten van luchtvaartuigen die door de houder van een AOC zijn opgenomen in de activiteitenspecificaties

▼M1

a) De houder van een AOC mag niet-commerciële vluchten uitvoeren met een luchtvaartuig dat anders wordt gebruikt voor commerciële vluchten en dat is opgenomen in de vluchtuitvoeringsspecificaties van het bijbehorende AOC, mits de exploitant:

1. dergelijke vluchtuitvoeringen gedetailleerd beschrijft in het vluchthandboek, inclusief:

i) de vaststelling van de toepasselijke eisen;

ii) een duidelijke vermelding van alle verschillen in de toegepaste procedures bij het uitvoeren van commerciële en niet-commerciële vluchten;

iii) een methode waarmee wordt gewaarborgd dat al het personeel dat bij de vluchtuitvoering is betrokken, volledig bekend is met de bijbehorende procedures;

2. de in punt a), onder 1, punt ii), vermelde verschillen tussen de procedures vooraf ter goedkeuring voorlegt aan de bevoegde autoriteit.

b) De houder van een AOC die de onder a) vermelde vluchten uitvoert, hoeft geen eigen verklaring overeenkomstig dit deel in te dienen.

▼B

ORO.AOC.130 Vluchtgegevenscontrole — vleugelvliegtuigen

a) De exploitant dient een systeem voor vluchtgegevenscontrole op te stellen en te onderhouden, dat tevens wordt geïntegreerd in het beheersysteem, voor vleugelvliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 27 000 kg.

b) Het systeem voor vluchtgegevenscontrole mag geen bestraffend karakter hebben en moet voldoende garanties ter bescherming van de gegevensbron(nen) bieden.

ORO.AOC.135 Personeelseisen

a) In overeenstemming met ORO.GEN.210 b) benoemt de exploitant personen die verantwoordelijk zijn voor het beheer van en het toezicht op de volgende gebieden:

1) vluchtuitvoeringen;

2) opleiding van de bemanning;

3) activiteiten op de grond, en

4) permanente luchtwaardigheid overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2042/2003.

b) *Geschiktheid en bekwaamheid van het personeel*

1) De exploitant dient voldoende personeel in te zetten voor de geplande activiteiten op de grond en de vluchtuitvoeringen.

▼B

2) Al het personeel dat is toegewezen aan of rechtstreeks betrokken is bij activiteiten op de grond en vluchtuitvoeringen dient:

i) goed te zijn opgeleid;

ii) aan te tonen over de bekwaamheden te beschikken die nodig zijn voor de verrichting van de toegewezen taken, en

iii) zich bewust te zijn van zijn verantwoordelijkheden en het verband tussen zijn taken en de activiteit als geheel.

c) *Personeelstoezicht*

1) De exploitant dient een voldoende aantal personen aan te stellen dat toezicht houdt op het personeel, waarbij rekening wordt gehouden met de organisatiestructuur van de exploitant en het aantal in dienst zijnde personeelsleden.

2) De taken en verantwoordelijkheden van deze toezichthouders dienen te worden vastgelegd en er dienen eventuele andere noodzakelijke afspraken te worden gemaakt, zodat zij hun verantwoordelijkheden op het gebied van toezicht kunnen uitoefenen.

3) Het toezicht op de bemanningsleden en op het personeel dat betrokken is bij de activiteit dient te worden uitgeoefend door personen die over de juiste ervaring en vaardigheden beschikken om te garanderen dat de in het vluchthandboek vastgelegde normen worden nageleefd.

ORO.AOC.140 Eisen inzake faciliteiten

In overeenstemming met ORO.GEN.215 dient de exploitant:

a) gebruik te maken van geschikte grondafhandelingsfaciliteiten teneinde de veilige afhandeling van zijn vluchten te garanderen;

b) op de hoofdbasis te zorgen voor operationele ondersteuningsfaciliteiten die geschikt zijn voor de soort vluchtuitvoering en het gebied waarin deze plaatsvindt, en

c) ervoor te zorgen dat op elke basis van waaruit vluchten worden uitgevoerd, voldoende werkruimte aanwezig is voor het personeel wiens taken gevolgen heeft voor de vliegveiligheid. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de behoeften van het grondpersoneel en van het personeel dat betrokken is bij de vluchtregeling, de opslag en terinzagelegging van essentiële gegevens, en vluchtplanning door bemanningen.

ORO.AOC.150 Eisen inzake documenten

a) De exploitant dient regelingen te treffen voor de opstelling van handboeken, eventuele andere vereiste documenten en wijzigingen daarvan.

b) De exploitant dient in staat te zijn om instructies betreffende de vluchtuitvoering en andere informatie onverwijld te verspreiden.

▼M1

SUBDEEL DEC

EIGEN VERKLARING

ORO.DEC.100 Eigen verklaring

Niet-commerciële exploitanten van complexe motoraangedreven luchtvaartuigen moeten:

a) de bevoegde autoriteit vóór aanvang van de vluchtuitvoering alle relevante informatie verstrekken middels het formulier in aanhangsel I van deze bijlage;

b) de bevoegde autoriteit een lijst van alternatieve wijzen van naleving verstrekken;

c) de naleving van de toepasselijke eisen en de in de eigen verklaring verstrekte informatie handhaven;

▼M1

d) de bevoegde autoriteit onverwijld in kennis stellen van wijzigingen in de eigen verklaring of de wijze van naleving die wordt toegepast, door een gewijzigde eigen verklaring in te dienen middels het formulier in aanhangsel I van deze bijlage, en

e) de stopzetting van de vluchtuitvoering melden aan de bevoegde autoriteit.

▼B

SUBDEEL MLR

HANDBOEKEN, LOGBOEKEN EN BESCHEIDEN

ORO.MLR.100 Vluchthandboek — algemeen

a) De exploitant dient een vluchthandboek op te stellen zoals vastgelegd in punt 8, onder b), van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008.

▼M1

b) De inhoud van het vluchthandboek dient een weerspiegeling te zijn van de eisen in deze bijlage, bijlage IV (deel-CAT), bijlage V (deel-SPA) en bijlage VI (deel-NCC), voor zover van toepassing, en mag niet in strijd zijn met de voorwaarden in de vluchtuitvoeringsspecificaties bij het Air Operator Certificate (AOC) of de eigen verklaring en de lijst met specifieke erkenningen, voor zover van toepassing.

▼B

c) Het vluchthandboek mag in afzonderlijke delen worden uitgegeven.

d) De delen van het vluchthandboek die relevant zijn voor de taken van het vluchtuitvoeringspersoneel moeten eenvoudig toegankelijk zijn voor al dit personeel.

e) Het vluchthandboek dient actueel gehouden te worden. Al het personeel dient op de hoogte te worden gesteld van wijzigingen die van belang zijn voor zijn taken.

f) Ieder bemanningslid krijgt een eigen exemplaar van de relevante delen van het vluchthandboek die betrekking hebben op zijn taken. Elke houder van een vluchthandboek of delen daarvan dient zijn exemplaa)r(en) bij te werken met de door de exploitant verstrekte wijzigingen of herzieningen.

g) Voor AOC-houders:

1) voor wijzigingen die moeten worden gemeld in overeenstemming met ORO.GEN.115 b) en ORO.GEN.130 c) dient de exploitant de geplande wijzigingen vóór de datum waarop deze in werking treden aan de bevoegde autoriteit te verstrekken, en

2) voor wijzigingen in procedures die verband houden met voorafgaande goedkeuring, in overeenstemming met ORO.GEN.130 dient goedkeuring te worden verkregen vóór de wijziging in werking treedt.

h) Onverminderd het bepaalde onder g) mogen wijzigingen of herzieningen die uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk zijn onmiddellijk worden gepubliceerd en toegepast, mits de eventueel benodigde goedkeuring is aangevraagd.

i) De exploitant dient alle door de bevoegde autoriteit vereiste wijzigingen en herzieningen op te nemen in het vluchthandboek.

j) De exploitant dient te waarborgen dat informatie uit goedgekeurde documenten en wijzigingen daarvan juist wordt weergegeven in het vluchthandboek. De exploitant mag evenwel conservatievere gegevens en procedures publiceren in het vluchthandboek.

▼B

k) De exploitant dient ervoor te zorgen dat alle personeelsleden de taal begrijpen waarin die delen van het vluchthandboek zijn geschreven welke betrekking hebben op hun taken en verantwoordelijkheden. De inhoud van het vluchthandboek dient te worden gepresenteerd in een vorm die eenvoudig kan worden gebruikt, waarbij rekening wordt gehouden met beginselen inzake menselijke factoren.

ORO.MLR.101 ►M1 Vluchthandboek — structuur voor commercieel luchtvervoer ◄

De hoofdstructuur van het vluchthandboek dient er als volgt uit te zien:

a) Deel A: algemeen/basis, met alle operationele regels, instructies en procedures die geen betrekking hebben op een bepaald type;

b) Deel B: bediening van het luchtvaartuig, met alle instructies en procedures die betrekking hebben op het desbetreffende type, waarbij rekening wordt gehouden met verschillen tussen typen/klassen, varianten of individuele luchtvaartuigen die door de exploitant worden gebruikt;

c) Deel C: commerciële luchtvervoersactiviteiten, met instructies en informatie inzake route/rol/gebied en luchtvaartterrein/exploitatiegebied;

d) Deel D: opleiding, met alle opleidingsinstructies voor het personeel die benodigd zijn voor veilige vluchtuitvoering.

ORO.MLR.105 Minimumuitrustingslijst

a) Er dient een minimumuitrustingslijst (MUL) te worden opgesteld krachtens punt 8.a.3 van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008, op basis van de relevante basisminimumuitrustingslijst (BMUL) zoals gedefinieerd in de gegevens die zijn vastgesteld in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 1702/2003.

b) De MUL en alle wijzigingen daarvan dienen door de bevoegde autoriteit te worden goedgekeurd.

c) De exploitant dient de MUL na iedere toepasselijke wijziging van de BMUL binnen de aanvaardbare termijnen te wijzigen.

d) Naast de lijst met stukken dient de MUL het volgende te bevatten:

   1) een inleiding, met richtlijnen en definities voor cockpit- en onderhoudspersoneel dat gebruikmaakt van de MUL;

   2) de herzieningsstatus van de BMUL waarop de MUL is gebaseerd en de herzieningsstatus van de MUL;

   3) Het toepassingsgebied en het doel van de MUL.

e) De exploitant dient:

   1) rectificatie-intervallen vast te stellen voor alle uitgevallen instrumenten, uitrustingsstukken of functies die zijn opgenomen in de MUL. Het rectificatie-interval in de MUL mag niet restrictiever zijn dan het overeenkomende rectificatie-interval in de BMUL;

   2) een effectief rectificatieprogramma vast te stellen;

   3) het luchtvaartuig pas te exploiteren nadat het rectificatie-interval in de MUL is verstreken en wanneer:

      i) het defect is verholpen, of

      ii) het rectificatie-interval is verlengd overeenkomstig het bepaalde onder f).

f) Als de bevoegde autoriteit daarvoor goedkeuring verleent, mag de exploitant een procedure toepassen voor eenmalige verlenging van rectificatie-intervallen van categorie B, C en D, mits:

   1) de verlenging van het rectificatie-interval binnen het toepassingsgebied van de BMUL voor het betreffende luchtvaartuigtype ligt;

▼B

2) de verlenging van het rectificatie-interval ten hoogste van dezelfde duur is als het rectificatie-interval in de MUL;

3) de verlenging van het rectificatie-interval niet wordt gebruikt als normale wijze voor het verhelpen van een defect in een MUL-stuk en alleen wordt toegepast als de rectificatie niet heeft kunnen plaatsvinden wegens gebeurtenissen waarover de exploitant geen controle heeft;

4) de exploitant een beschrijving verstrekt van specifieke taken en verantwoordelijkheden voor de controle van verlengingen;

5) de bevoegde autoriteit op de hoogte wordt gesteld van verlengingen van het toepasselijke rectificatie-interval, en

6) een plan wordt opgesteld om de rectificatie zo snel mogelijk te verrichten.

g) De exploitant dient de vluchtuitvoerings- en onderhoudsprocedures op te stellen waarnaar wordt verwezen in de MUL en daarbij rekening te houden met de vluchtuitvoerings- en onderhoudsprocedures waarnaar wordt verwezen in de BMUL. Deze procedures worden opgenomen in de handboeken van de exploitant of de MUL.

h) De exploitant dient de vluchtuitvoerings- en onderhoudsprocedures waarnaar wordt verwezen in de MUL te wijzigen na iedere toepasselijke wijziging in de vluchtuitvoerings- en onderhoudsprocedures waarnaar wordt verwezen in de BMUL.

i) Tenzij anders aangegeven in de MUL dient de exploitant het volgende te voltooien:

1) de exploitatieprocedures waarnaar wordt verwezen in de MUL bij de planning voor en/of de vluchtuitvoering met het uitgevallen stuk, en

2) de onderhoudsprocedures waarnaar wordt verwezen in de MUL vóór de vluchtuitvoering met het uitgevallen stuk.

j) Mits daarvoor geval per geval specifieke goedkeuring wordt verleend door de bevoegde autoriteit, mag de exploitant een luchtvaartuig met uitgevallen instrumenten, uitrustingsstukken of functies exploiteren buiten de beperkingen van de MUL maar binnen de beperkingen van de BMUL, mits:

1) de desbetreffende instrumenten, uitrustingsstukken of functies binnen het toepassingsgebied van de BMUL liggen, zoals gedefinieerd in de gegevens die zijn vastgesteld op grond van Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie;

2) de goedkeuring niet wordt gebruikt als normale wijze van vluchtuitvoering buiten de beperkingen van de goedgekeurde MUL en alleen wordt gebruikt als de MUL niet kon worden nageleefd wegens gebeurtenissen waarover de exploitant geen controle heeft;

3) de exploitant een beschrijving verstrekt van specifieke taken en verantwoordelijkheden voor exploitatiecontrole van het luchtvaartuig op grond van een dergelijke goedkeuring, en

4) een plan wordt opgesteld om de uitgevallen instrumenten, uitrustingsstukken of functies zo snel mogelijk te herstellen of het luchtvaartuig zo snel mogelijk weer te exploiteren volgens de beperkingen van de MUL.

ORO.MLR.110 Journaal

Vóór iedere vlucht of reeks vluchten dienen nadere gegevens over het luchtvaartuig, de bemanning en iedere reis te worden geregistreerd in de vorm van een journaal of een gelijkwaardige vorm.

▼B

ORO.MLR.115 Bijhouden van gegevens

▼M1

a) De volgende gegevens worden minstens vijf jaar bewaard:

1. voor CAT-exploitanten: gegevens over de activiteiten waarnaar wordt verwezen in ORO.GEN.200;

2. voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen: een kopie van de eigen verklaring van de exploitant, bijzonderheden van de erkenningen waarvan de exploitant houder is en het vluchthandboek.

▼B

b) De volgende informatie betreffende de voorbereiding en uitvoering van een vlucht en bijbehorende verslagen wordt drie maanden bijgehouden:

1) het vliegplan, indien van toepassing;

2) routespecifieke NOTAM- en AIS-documentatie („notices to airmen", kennisgevingen aan luchtvarenden, en „aeronautical information services", voorlichtingsdocumenten van de luchtvaartinlichtingendienst) indien deze is opgesteld door de exploitant;

3) massa- en zwaartepuntsdocumentatie;

4) informatie over speciale ladingen, met inbegrip van schriftelijke informatie over gevaarlijke goederen voor de commandant/gezagvoerder;

5) het journaal of gelijkwaardig document, en

6) vluchtrapport(en) voor gedetailleerde registratie van voorvallen of gebeurtenissen die naar het oordeel van de commandant/gezagvoerder dienen te worden gerapporteerd/geregistreerd.

c) Personeelsgegevens worden gedurende de hieronder aangegeven termijnen bijgehouden:

Bevoegdverklaring voor cockpitbemanning en cabinebemanningsattest	Zolang het lid van de cockpitbemanning voor de exploitant de rechten uitoefent die voortvloeien uit het toegekende bewijs van bevoegdheid of het attest voor de exploitant van het luchtvaartuig
Opleiding, toetsing en kwalificaties van bemanningsleden	3 jaar
Gegevens over recente ervaring van bemanningsleden	15 maanden
Bekwaamheid van bemanningsleden inzake route en luchtvaartterrein/taken en gebieden, naar gelang van toepassing	3 jaar
Opleiding met betrekking tot gevaarlijke goederen, voor zover van toepassing	3 jaar
Gegevens over de opleiding/kwalificatie van ander personeel waarvoor een goedgekeurd opleidingsprogramma is vereist	de laatste 2 opleidingsregisters

d) De exploitant dient:

1) registers bij te houden van alle opleidingen, toetsen en kwalificaties van ieder bemanningslid, zoals voorgeschreven in deel-ORO, en

2) dergelijke registers op verzoek beschikbaar te stellen aan het desbetreffende bemanningslid.

▼B

e) De exploitant dient de informatie die is gebruikt voor de voorbereiding en uitvoering van een vlucht en de opleidingsregisters van het personeel te bewaren, ook al is de exploitant in kwestie niet meer de exploitant van het luchtvaartuig of de werkgever van het bemanningslid, met inachtneming van de onder c) vastgelegde termijnen.

f) Als een bemanningslid overstapt naar een andere exploitant, dient de exploitant de registers van het bemanningslid beschikbaar te stellen aan de nieuwe exploitant, met inachtneming van de onder c) vastgelegde termijnen.

SUBDEEL SEC

BEVEILIGING

ORO.SEC.100.A Beveiliging van de cockpit

a) In een vliegtuig dat is uitgerust met een cockpitdeur, moet het mogelijk zijn deze deur af te sluiten en moet worden voorzien in middelen waarmee de cabinebemanning verdachte activiteiten of inbreuken op de veiligheid in de cabine kan melden aan de cockpitbemanning.

b) Vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 45 500 kg of met een maximale goedgekeurde configuratie van meer dan 60 passagierszitplaatsen die worden ingezet voor commercieel passagiersvervoer, dienen te zijn voorzien van een goedgekeurde cockpitdeur die kan worden afgesloten en geopend vanaf elke pilotenpositie en die voldoet aan de toepasselijke luchtwaardigheidsvoorschriften.

c) In alle vliegtuigen die zijn uitgerust met een cockpitdeur overeenkomstig het bepaalde onder b):

1) moet deze deur vóór het starten van de motoren voor de start worden gesloten, en wordt zij vergrendeld indien de veiligheidsprocedures dat voorschrijven of de gezagvoerder dat verlangt, totdat de motoren worden uitgeschakeld na de landing, behalve wanneer bevoegde personen de cockpit willen betreden of verlaten, overeenkomstig nationale beveiligingsprogramma's voor de luchtvaart, en

2) wordt in de nodige middelen voorzien om vanaf iedere pilotenpositie toezicht te houden op het volledige deurgebied buiten de cockpit ter identificatie van personen die toegang tot de cockpit vragen en om verdacht gedrag of een mogelijke dreiging op te merken.

ORO.SEC.100.H Beveiliging van de cockpit

Indien er een cockpitdeur is geïnstalleerd in een helikopter die wordt geëxploiteerd voor passagiersvervoer, moet deze deur vanuit de cockpit kunnen worden vergrendeld om onrechtmatige toegang te voorkomen.

SUBDEEL FC

COCKPITBEMANNING

ORO.FC.005 Toepassingsgebied

▼M1

In dit subdeel zijn voorschriften vastgelegd die de exploitant dient na te leven met betrekking tot de opleiding, ervaring en kwalificatie van leden van de cockpitbemanning. Deze omvatten het volgende:

a) sectie 1, waarin algemene eisen worden uiteengezet die van toepassing zijn op zowel niet-commerciële vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen als commerciële vluchtuitvoeringen;

b) sectie 2, waarin aanvullende eisen worden uiteengezet die alleen van toepassing zijn op commerciële vluchtuitvoeringen.

▼M1

SECTIE 1

Algemene eisen

▼B

ORO.FC.100 Samenstelling van de cockpitbemanning

a) De samenstelling van de cockpitbemanning en het aantal cockpitbemanningsleden op aangewezen werkplekken mag niet lager zijn dan het minimum dat vermeld is in het vlieghandboek of de exploitatiebeperkingen die zijn voorgeschreven voor het luchtvaartuig.

b) De cockpitbemanning dient te worden uitgebreid wanneer dat noodzakelijk is voor het soort vlucht en mag niet worden verminderd tot beneden het in het vluchthandboek vermelde aantal.

c) Alle cockpitbemanningsleden dienen te beschikken over een bewijs van bevoegdheid en bevoegdverklaringen die zijn afgegeven of aanvaard in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie ([1]) en die passend zijn voor de hun toegewezen taken.

d) Het cockpitbemanningslid mag tijdens de vlucht bij de uitvoering van zijn taken als piloot worden afgelost door een ander voldoende gekwalificeerd cockpitbemanningslid.

e) Bij het inhuren van cockpitbemanningsleden die op freelance- of parttimebasis werken, dient de exploitant te controleren of wordt voldaan aan alle toepasselijke eisen van dit subdeel en de relevante onderdelen van bijlage I (deel-FCL) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011, met inbegrip van de eisen inzake recente ervaring, waarbij rekening wordt gehouden met alle werkzaamheden die het cockpitbemanningslid voor andere exploitanten heeft verricht, teneinde het volgende vast te stellen:

   1) het totale aantal luchtvaartuigtypen of varianten waarmee is gevlogen, en

   2) de toepasselijke beperkingen van vlieg- en diensttijden en rustverplichtingen.

ORO.FC.105 Aanwijzing als gezagvoerder/commandant

a) In overeenstemming met punt 8.e van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008 wijst de exploitant onder de cockpitbemanning één piloot, die als gezagvoerder is gekwalificeerd overeenkomstig bijlage I (deel-FCL) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011, aan als ►M1 gezagvoerder of, voor commerciële vluchtuitvoeringen, commandant. ◄

b) De exploitant wijst een cockpitbemanningslid alleen aan als gezagvoerder/commandant als deze persoon:

   1) beschikt over het minimale ervaringsniveau zoals aangegeven in het vluchthandboek;

   2) beschikt over passende kennis van de te vliegen route of het gebied en de te gebruiken luchtvaartterreinen, met inbegrip van uitwijkluchtvaartterreinen, faciliteiten en te volgen procedures;

   3) in het geval van vluchten met meerkoppige bemanningen, een gezagvoerderscursus van de exploitant heeft gevolgd voor de overstap van tweede piloot naar gezagvoerder/commandant.

c) In het geval van commerciële activiteiten met vleugelvliegtuigen en helikopters dient de gezagvoerder/commandant of de piloot aan wie de vluchtuitvoering kan worden gedelegeerd, een basisopleiding te hebben gevolgd met betrekking tot de te vliegen route of het gebied, de te gebruiken luchtvaartterreinen en faciliteiten en de te volgen procedures. Deze kennis over de route of het gebied dient te worden bijgehouden door ten minste één keer in een periode van twaalf maanden te vliegen op de route of naar het gebied of luchtvaartterrein in kwestie.

([1]) PB L 311 van 25.11.2011, blz. 1.

▼B

d) In het geval van vliegtuigen van prestatieklasse B die worden ingezet voor commerciële luchtvaartactiviteiten onder VFR overdag, is het bepaalde onder c) niet van toepassing.

ORO.FC.110 Boordwerktuigkundige

Wanneer er een afzonderlijk station voor een boordwerktuigkundige is opgenomen in het ontwerp van een vleugelvliegtuig, dient zich onder de cockpitbemanning één persoon te bevinden die over de juiste kwalificaties beschikt in overeenstemming met de toepasselijke nationale regelgeving.

ORO.FC.115 Opleiding op het gebied van boordpersoneelsbeheer

a) Vóór de vlucht dient het cockpitbemanningslid een opleiding op het gebied van boordpersoneelsbeheer te hebben gevolgd die geschikt is voor zijn of haar rol zoals aangegeven in het vluchthandboek.

b) In de opleiding betreffende het luchtvaartuigtype of de klasse, de periodieke opleiding en de gezagvoerderscursus dienen onderdelen van de opleiding op het gebied van boordpersoneelsbeheer te worden opgenomen.

ORO.FC.120 Conversieopleiding van de exploitant

a) In het geval van vluchten met vleugelvliegtuigen of helikopters dient het cockpitbemanningslid de conversieopleiding van de exploitant te hebben gevolgd alvorens zonder toezicht lijnvluchten uit te voeren:

1) bij de overstap naar een luchtvaartuig waarvoor een nieuwe type-/klassebevoegdverklaring vereist is;

2) bij indiensttreding bij een exploitant.

b) De conversieopleiding van de exploitant dient opleiding te omvatten betreffende de in het luchtvaartuig geïnstalleerde apparatuur, zoals passend is voor de rollen van de cockpitbemanningsleden.

ORO.FC.125 Verschillenopleiding en vertrouwdmakingsopleiding

a) Cockpitbemanningsleden dienen verschillen- of vertrouwdmakingsopleiding te volgen wanneer dit vereist is op grond van bijlage I (deel-FCL) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 en wanneer uitrusting of procedures worden gewijzigd waarvoor aanvullende kennis is vereist over typen of varianten waarmee op dit moment wordt gevlogen.

b) In het vluchthandboek dient te worden vermeld wanneer deze verschillen- of vertrouwdmakingsopleiding vereist is.

ORO.FC.130 Periodieke opleiding en toetsing

a) Ieder cockpitbemanningslid dient jaarlijks periodieke opleiding in de lucht en op de grond te volgen die van belang is voor het type of de variant van het luchtvaartuig waarmee hij/zij vliegt, met inbegrip van opleiding betreffende de locatie en het gebruik van de nood- en veiligheidsuitrusting aan boord.

b) Elk cockpitbemanningslid dient periodiek te worden getoetst ter bevestiging van zijn/haar bekwaamheid in het uitvoeren van normale, abnormale en noodprocedures.

ORO.FC.135 Bevoegdheid van een piloot om vanuit beide pilotenstoelen te werken

Cockpitbemanningsleden die vanuit beide stoelen moeten kunnen werken, moeten de benodigde opleiding volgen en toetsing ondergaan, zoals aangegeven in het vluchthandboek.

▼B

ORO.FC.140 Vluchten met meer dan één type of variant

a) Cockpitbemanningsleden die met meerdere typen of varianten van luchtvaartuigen vliegen, dienen te voldoen aan de eisen die in dit subdeel zijn vastgelegd voor ieder type of iedere variant, tenzij voor de relevante typen of varianten minder strenge eisen inzake opleiding, toetsing en recente ervaring zijn gedefinieerd in de gegevens die zijn vastgesteld overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie.

b) In het vluchthandboek dienen relevante procedures en/of operationele beperkingen te worden vastgelegd voor het vliegen met meer dan één type of variant.

ORO.FC.145 Verstrekken van opleidingen

a) Elke op grond van dit subdeel vereiste opleiding dient te worden verstrekt:

1) in overeenstemming met de opleidingsprogramma's en syllabi die door de exploitant zijn opgesteld in het vluchthandboek;

2) door geschikt gekwalificeerd personeel. In het geval van opleiding en toetsing van vluchten en vluchtsimulatie dient het personeel dat de opleiding verstrekt en de toetsing uitvoert, te zijn gekwalificeerd overeenkomstig bijlage I (deel-FCL) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011.

b) Bij het vaststellen van de opleidingsprogramma's en syllabi dient de exploitant rekening te houden met de verplichte elementen voor het relevante type, zoals gedefinieerd in de gegevens die overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1702/2003 zijn vastgesteld.

c) ►M1 In het geval van commerciële vluchtuitvoeringen dienen de opleiding- en toetsingsprogramma's, inclusief syllabi en het gebruik van individuele vluchtsimulatoren (FSTD's), door de bevoegde autoriteit te worden goedgekeurd. ◄

d) De FSTD dient het door de exploitant gebruikte luchtvaartuig na te bootsen, voor zover dat praktisch haalbaar is. Verschillen tussen de FSTD en het luchtvaartuig dienen te worden beschreven en behandeld door middel van voorlichting of opleiding, voor zover passend.

e) De exploitant dient een systeem op te stellen om wijzigingen in de FSTD op passende wijze bij te houden en te waarborgen dat deze wijzigingen geen gevolgen hebben voor de geschiktheid van de opleidingsprogramma's.

▼M1

SECTIE 2

Aanvullende eisen voor commerciële vluchtuitvoeringen

▼B

ORO.FC.200 Samenstelling van de cockpitbemanning

a) Onder de cockpitbemanning mag zich niet meer dan één onervaren lid bevinden.

b) De gezagvoerder mag de vluchtuitvoering delegeren aan een andere piloot die over de juiste kwalificaties beschikt in overeenstemming met bijlage I (deel-FCL) van Verordening (EU) nr. 1178/2011, mits wordt voldaan aan de voorschriften van ORO.FC.105 b) 1), b) 2) en c).

c) Specifieke eisen voor IFR- of nachtvluchten met vleugelvliegtuigen.

1) Voor alle vliegtuigen met turbopropmotoren en een maximale operationele passagiersconfiguratie (MOPSC) van meer dan negen en alle vliegtuigen met turbojetmotoren dient de cockpitbemanning minimaal te bestaan uit twee piloten.

▼B

2) Voor vleugelvliegtuigen die niet onder c) 1), vallen, dient de bemanning te bestaan uit minstens twee piloten, tenzij voldaan is aan de eisen van ORO.FC.202; in dat geval volstaat één piloot.

d) Specifieke eisen voor helikoptervluchten.

1) Voor alle vluchten met helikopters met een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan 19 en IFR-vluchten met helikopters met een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan 9:

i) dient de cockpitbemanning uit minstens twee piloten te bestaan, en

ii) dient de gezagvoerder te beschikken over een bewijs van bevoegdheid als verkeersvlieger voor helikopters (ATPL(H)) met instrumentbevoegdverklaring, afgegeven overeenkomstig bijlage I (deel-FCL) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011.

2) IFR- of nachtvluchten die niet onder d)1) vallen, mogen worden uitgevoerd door één piloot, mits wordt voldaan aan de eisen van ORO.FC.202.

ORO.FC.A.201 Aflossing van cockpitbemanningsleden tijdens de vlucht

a) De gezagvoerder mag de vluchtuitvoering delegeren aan:

1) een andere gekwalificeerde gezagvoerder, of

2) enkel voor vluchten boven vliegniveau 200: een piloot met de volgende minimumkwalificaties:

i) een bewijs van bevoegdheid als verkeersvlieger;

ii) conversieopleiding en -toetsing, met inbegrip van opleiding voor typebevoegdverklaring, in overeenstemming met ORO.FC.220;

iii) alle periodieke opleiding en toetsing in overeenstemming met ORO.FC.230 en ORO.FC.240;

iv) bekwaamheid betreffende route/gebied en luchtvaartterrein, in overeenstemming met ORO.FC.105.

b) De tweede piloot mag worden afgelost door:

1) een andere voldoende gekwalificeerde piloot;

2) enkel voor vluchten boven vliegniveau 200: een tweede piloot voor aflossing tijdens de kruisvlucht met de volgende minimumkwalificaties:

i) een geldig bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger met instrumentbevoegdverklaring;

ii) conversieopleiding en -toetsing, met inbegrip van opleiding voor typebevoegdverklaring in overeenstemming met ORO.FC.220, met uitzondering van de eisen voor start- en landingsopleiding;

iii) periodieke opleiding en toetsing in overeenstemming met ORO.FC.230, met uitzondering van de eisen voor start- en landingsopleiding.

c) Een boordwerktuigkundige mag tijdens de vlucht worden afgelost door een bemanningslid dat over de juiste kwalificaties beschikt in overeenstemming met de toepasselijke nationale regelgeving.

▼B

ORO.FC.202 Uitvoering van IFR- of nachtvluchten door één piloot

Voor IFR- of nachtvluchten met een minimale cockpitbemanning van één piloot, zoals voorzien bij ORO.FC.200 c) 2), en d) 2), dient aan het volgende te worden voldaan:

a) De exploitant dient in het vluchthandboek een programma op te nemen voor conversie- en periodieke opleiding van piloten, dat voorziet in aanvullende eisen voor vluchtuitvoering met één piloot. De piloot dient opleiding te hebben gevolgd inzake de procedures van de exploitant, met name met betrekking tot:

1) motorbeheer en noodprocedures;

2) gebruik van normale, abnormale en noodcontrolelijsten;

3) communicatie met de luchtverkeersleiding (ATC);

4) vertrek- en naderingsprocedures;

5) beheer van de automatische piloot, voor zover van toepassing;

6) gebruik van vereenvoudigde vluchtdocumentatie;

7) boordpersoneelsbeheer met één piloot.

b) De volgens ORO.FC.230 vereiste periodieke toetsen dienen te worden uitgevoerd in de rol van enige piloot op het/de relevante luchtvaartuigtype/-klasse in een omgeving die representatief is voor de vluchtuitvoering.

c) Voor IFR-vluchten moet de piloot:

1) ten minste 50 vlieguren hebben op het/de specifieke vliegtuigtype/-klasse onder IFR, waarvan 10 uur als gezagvoerder, en

2) tijdens de laatste 90 dagen op het/de betreffende vliegtuigtype/-klasse het volgende hebben uitgevoerd:

i) vijf IFR-vluchten, met inbegrip van drie instrumentnaderingen in de rol van enige piloot, of

ii) een IFR-instrumentnaderingstest.

d) Voor nachtvluchten met vleugelvliegtuigen moet de piloot:

1) ten minste 15 vlieguren hebben op nachtvluchten die mogen worden opgenomen in de 50 uur IFR-vluchten in c) 1), en

2) tijdens de laatste 90 dagen op het/de betreffende vliegtuigtype/-klasse het volgende hebben uitgevoerd:

i) drie keer ’s nachts opstijgen en landen in de rol van enige piloot, of

ii) een start- en landingstoets voor nachtvluchten.

e) Voor IFR-helikoptervluchten moet de piloot:

1) in totaal 25 IFR-vlieguren hebben in de relevante operationele omgeving, en

2) 25 vlieguren hebben als enige piloot op het specifieke helikoptertype dat is goedgekeurd voor IFR-vluchten met één piloot, waarvan 10 uur mag worden gevlogen onder toezicht, met inbegrip van vijf sectoren van IFR-lijnvluchten onder toezicht met de procedures voor één piloot, en

▼B

3) tijdens de laatste 90 dagen het volgende hebben uitgevoerd:

i) vijf IFR-vluchten als enige piloot, met inbegrip van drie instrumentnaderingen, uitgevoerd op een helikopter die hiervoor is goedgekeurd, of

ii) een IFR-instrumentnaderingstoets als enige piloot op het relevante helikoptertype, vluchtopleidingstoestel of volledige vluchtsimulator.

ORO.FC.205 Gezagvoerderscursus

a) Voor vluchten met vleugelvliegtuigen en helikopters dient de gezagvoerderscursus ten minste de volgende onderdelen te omvatten:

1) opleiding in een vluchtsimulator, met lijngeoriënteerde vliegopleiding en/of vliegopleiding;

2) een vaardigheidstest van de exploitant voor het vliegen als gezagvoerder;

3) opleiding betreffende de verantwoordelijkheden als gezagvoerder;

4) lijnopleiding als gezagvoerder onder toezicht, met een minimum van:

i) 10 vluchtsectoren in het geval van vleugelvliegtuigen, en

ii) 10 uur, met inbegrip van ten minste 10 vluchtsectoren, voor helikopters;

5) uitvoering van een lijntest als gezagvoerder en aantonen van passende kennis van de te vliegen route of het gebied en de te gebruiken luchtvaartterreinen, met inbegrip van uitwijkluchtvaartterreinen, faciliteiten en te volgen procedures, en

6) opleiding in boordpersoneelsbeheer.

ORO.FC.215 Initiële opleiding van de exploitant in boordpersoneelsbeheer (CRM)

a) Het cockpitbemanningslid dient een basiscursus boordpersoneelsbeheer (CRM) te hebben voltooid alvorens zonder toezicht lijnvluchten uit te voeren.

b) Deze CRM-basiscursus dient te worden gegeven door ten minste één passend gekwalificeerde CRM-opleider, die kan worden bijgestaan door deskundigen voor specifieke vakgebieden.

c) Als het cockpitbemanningslid niet eerder een theoretische opleiding heeft gevolgd in menselijke factoren op ATPL-niveau, moet hij/zij vóór of in combinatie met de CRM-basisopleiding een theoriecursus volgen die door de exploitant wordt verstrekt en gebaseerd is op de syllabus inzake menselijke prestaties en beperkingen voor de ATPL, zoals vastgelegd in bijlage I (deel-FCL) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011.

ORO.FC.220 Conversieopleiding en -toetsing

a) CRM-opleiding dient te worden geïntegreerd in de conversieopleiding van de exploitant.

b) Wanneer een cockpitbemanningslid begonnen is aan een conversiecursus, mag deze persoon geen vluchten meer uitvoeren op een ander(e) type/klasse tot de cursus voltooid of beëindigd is. Cockpitbemanningsleden die alleen met vliegtuigen van prestatieklasse B vliegen, mogen tijdens conversiecursussen worden toegewezen aan vluchten op andere typen vliegtuigen van prestatieklasse B voor zover dat noodzakelijk is om de exploitatie te handhaven.

c) De hoeveelheid opleiding die het cockpitbemanningslid moet volgen voor de conversiecursus van de exploitant dient in overeenstemming met de kwalificatie- en ervaringsnormen in het vluchthandboek te worden bepaald. Hierbij wordt rekening gehouden met eerdere opleiding en ervaring.

▼B

d) Het cockpitbemanningslid dient het volgende af te leggen:

1) de vaardigheidstest van de exploitant en de opleiding en toetsing aangaande de nood- en veiligheidsuitrusting vóór de start van lijnvluchten onder toezicht, en

2) de lijntest na de uitvoering van lijnvluchten onder toezicht. Voor vliegtuigen van prestatieklasse B mogen lijnvluchten onder toezicht worden uitgevoerd met alle vleugelvliegtuigen binnen de toepasselijke klasse.

e) In het geval van vleugelvliegtuigen moeten piloten die een typebevoegdverklaring hebben ontvangen op basis van een vlieguurloze opleiding:

1) binnen 21 dagen na het voltooien van de vaardigheidstest of na passende opleiding van de exploitant starten met lijnvluchten onder toezicht. De inhoud van deze opleiding dient te worden beschreven in het vluchthandboek.

2) binnen 21 dagen na de voltooiing van de vaardigheidstest zes starts en landingen uitvoeren in een vluchtsimulator onder toezicht van een instructeur typebevoegdverklaring voor vleugelvliegtuigen (TRIa)) die op de stoel van de andere piloot plaatsneemt. Het aantal starts en landingen mag worden teruggebracht indien er vrijstellingen zijn gedefinieerd in de gegevens die zijn vastgesteld op grond van Verordening (EG) nr. 1702/2003. Indien deze starts en landingen niet binnen 21 dagen zijn uitgevoerd, dient de exploitant te voorzien in een herhalingsopleiding. De inhoud van deze opleiding dient te worden beschreven in het vluchthandboek.

3) de eerste vier starts en landingen van het lijnvliegen onder toezicht uitvoeren in het vliegtuig, onder toezicht van een TRIa) die op de stoel van de andere piloot plaatsneemt. Het aantal starts en landingen mag worden teruggebracht indien er vrijstellingen zijn gedefinieerd in de gegevens die zijn vastgesteld op grond van Verordening (EG) nr. 1702/2003.

ORO.FC.230 Periodieke opleiding en toetsing

a) Ieder cockpitbemanningslid dient periodieke opleiding te volgen en toetsing te ondergaan die relevant is voor het type of de variant van het luchtvaartuig waarmee wordt gevlogen.

b) *Vaardigheidstest van de exploitant*

1) Elk cockpitbemanningslid dient als lid van de normale bemanning vaardigheidstests van de exploitant af te leggen ter bevestiging van zijn/haar bekwaamheid in het uitvoeren van normale, abnormale en noodprocedures.

2) De vaardigheidstest van de exploitant wordt uitgevoerd zonder externe visuele referentie als het cockpitbemanningslid met de uitvoering van IFR-vluchten wordt belast.

3) De vaardigheidstest van de exploitant is 6 kalendermaanden geldig. Voor VFR-vluchten overdag met vliegtuigen van prestatieklasse B in seizoenen die niet langer dan 8 opeenvolgende maanden duren, is één vaardigheidstest van de exploitant voldoende. De vaardigheidstest van de exploitant moet worden afgenomen alvorens met de uitvoering van commerciële vluchten kan worden begonnen.

▼B

4) Het cockpitbemanningslid dat betrokken is bij vluchten overdag en via routes die worden gevlogen op basis van visuele oriëntatiepunten met andere dan complexe motoraangedreven helikopters, mag de vaardigheidstest van de exploitant slechts voor één van de relevante typen afleggen. De vaardigheidstest van de exploitant moet steeds worden afgelegd op het type dat het minst recentelijk is gebruikt voor de test. De relevante helikoptertypen die mogen worden gegroepeerd voor de vaardigheidstest van de exploitant zijn opgenomen in het vluchthandboek.

5) Onverminderd ORO.FC.145 a) 2), mag de test voor vluchten met andere dan complexe motoraangedreven helikopters overdag en via routes die worden gevlogen op basis van visuele oriëntatiepunten en vliegtuigen van prestatieklasse B worden uitgevoerd door een passend gekwalificeerde gezagvoerder die door de exploitant is benoemd en opleiding heeft gevolgd in CRM-concepten en de beoordeling van CRM-vaardigheden. De exploitant stelt de bevoegde autoriteit in kennis van de benoemde personen.

c) *Lijntest*

1) Elk cockpitbemanningslid dient een lijntest af te leggen op het luchtvaartuig ter bevestiging van zijn/haar bekwaamheid in het uitvoeren van normale lijnvluchten als omschreven in het vluchthandboek. De lijntest is 12 kalendermaanden geldig.

2) Onverminderd ORO.FC.145 a) 2), mogen lijntests worden uitgevoerd door een gekwalificeerde gezagvoerder die door de exploitant is benoemd en een opleiding heeft gevolgd in CRM-concepten en de beoordeling van CRM-vaardigheden.

d) *Opleiding in het gebruik van nood- en veiligheidsuitrusting en toetsing daarvan*

Elk cockpitbemanningslid dient opleiding te ondergaan en toetsen af te leggen aangaande de plaats en het gebruik van alle nood- en veiligheidsuitrusting aan boord. De toets aangaande nood- en veiligheidsuitrusting is 12 kalendermaanden geldig.

e) *CRM-opleiding*

1) In alle passende fasen van de periodieke opleiding dienen elementen van CRM te worden opgenomen.

2) Elk cockpitbemanningslid dient een specifieke modulaire CRM-opleiding te volgen. Alle belangrijke onderwerpen van CRM-opleiding dienen te worden behandeld in de vorm van modulaire opleidingssessies die zo gelijk mogelijk worden verdeeld over iedere periode van 3 jaar.

f) Elk cockpitbemanningslid moet ten minste iedere 12 kalendermaanden opleiding in de lucht en op de grond volgen in een vluchtsimulator of een luchtvaartuig of een combinatie van beide.

g) De in b) 3), c) en d) genoemde geldigheidstermijnen beginnen te lopen vanaf het einde van de maand waarin de toets is afgenomen.

h) Wanneer bovengenoemde vereiste opleidingen of toetsen binnen de laatste drie maanden van de geldigheidstermijn plaatsvinden, begint de nieuwe geldigheidsperiode te lopen vanaf de oorspronkelijke vervaldatum.

▼B

ORO.FC.235 Bevoegdheid van een piloot om vanuit beide pilotenstoelen te werken

a) Gezagvoerders die voor hun werkzaamheden vanuit beide stoelen moeten werken en de taken van de tweede piloot uitvoeren, of gezagvoerders die opleiding- of toetsingstaken moeten uitvoeren, dienen aanvullende opleiding te volgen en toetsing te ondergaan zoals vermeld in het vluchthandboek. De toets mag tegelijk met de vaardigheidstest van de exploitant, zoals voorgeschreven in ORO.FC.230 b), worden afgenomen.

b) De aanvullende opleiding en toetsing dient ten minste het volgende te omvatten:

1) een motorstoring tijdens de start;

2) een nadering en doorstart met één uitgevallen motor, en

3) een landing met één uitgevallen motor.

c) Voor helikopters dienen gezagvoerders tevens een afzonderlijke vaardigheidstest af te leggen in de linker- en rechterstoel, mits de gezagvoerder zijn of haar opleiding volgt of toets aflegt op de stoel waarin hij of zij normaliter plaatsneemt wanneer de vaardigheidstest voor typebevoegdverklaring wordt gecombineerd met de vaardigheidstest van de exploitant.

d) Indien manoeuvres met (een) uitgevallen motor(en) in een luchtvaartuig worden uitgevoerd, dient het uitvallen van de motor(en) te worden gesimuleerd.

e) Bij het werken in de stoel van de tweede piloot dienen tevens de volgens ORO.FC.230 vereiste tests voor het werken vanuit de stoel van de gezagvoerder geldig en actueel te zijn.

f) De piloot die de gezagvoerder aflost, dient, naast de vaardigheidstests van de exploitant, zoals voorgeschreven in ORO.FC.230 b), vaardigheid aan te tonen in de routines en procedures die normaliter niet tot zijn of haar verantwoordelijkheden zouden behoren. Wanneer de verschillen tussen linker- en rechterstoel niet belangrijk zijn, mag de oefening vanuit elk van beide stoelen worden uitgevoerd.

g) De piloot die in de stoel van de gezagvoerder zit en niet als gezagvoerder optreedt, dient naast de vaardigheidstests van de exploitant zoals voorgeschreven in ORO.FC.230 b), vaardigheid aan te tonen in de routines en procedures die tot de verantwoordelijkheid van de gezagvoerder als toezichthoudende piloot behoren. Wanneer de verschillen tussen linker- en rechterstoel niet belangrijk zijn, mag de oefening vanuit elk van beide stoelen worden uitgevoerd.

ORO.FC.240 Vluchten met meer dan één type of variant

a) In de procedures of operationele beperkingen voor het vliegen met meer dan één type of variant, welke zijn vastgelegd in het vluchthandboek en zijn goedgekeurd door de bevoegde autoriteit, dient het volgende aan bod te komen:

1) het minimale ervaringsniveau van de cockpitbemanningsleden;

2) het minimale ervaringsniveau op één type of variant alvorens wordt begonnen aan de opleiding voor en het vliegen met een ander type of andere variant;

3) het proces volgens hetwelk een cockpitbemanningslid dat gekwalificeerd is op één type of variant, opgeleid en gekwalificeerd wordt op een ander type of andere variant, en

4) alle toepasselijke eisen inzake recente ervaring voor elk type of elke variant.

▼B

b) Als een cockpitbemanningslid met zowel helikopters als vliegtuigen vliegt, mag de persoon in kwestie slechts met één type vliegtuig en één type helikopter vliegen.

c) Het bepaalde onder a) geldt niet voor vluchten met vliegtuigen van prestatieklasse B wanneer alleen VFR-vluchten overdag worden uitgevoerd met klassen vliegtuigen met zuigermotoren die bestemd zijn voor één piloot. Het bepaalde onder b) geldt niet voor vluchten met vliegtuigen van prestatieklasse B wanneer alleen vluchten worden uitgevoerd met klassen vliegtuigen met zuigermotoren die bestemd zijn voor één piloot.

ORO.FC.A.245 Alternatief opleidings- en kwalificatieprogramma

a) De vliegtuigexploitant met relevante ervaring mag een of meer opleidings- en toetsingseisen voor cockpitbemanning vervangen door een alternatief opleidings- en kwalificatieprogramma dat door de bevoegde autoriteit is goedgekeurd:

1) SPA.LVO.120 betreffende opleiding en kwalificaties van cockpitbemanning;

2) conversieopleiding en -toetsing;

3) verschillenopleiding en vertrouwdmakingsopleiding;

4) gezagvoerderscursus;

5) periodieke opleiding en toetsing, en

6) vluchten met meer dan één type of variant.

b) Het alternatieve opleidings- en kwalificatieprogramma dient opleiding en toetsing te omvatten waarmee een vaardigheidsniveau tot stand wordt gebracht en onderhouden dat minstens gelijkwaardig is aan het niveau dat wordt bereikt door naleving van de bepalingen in ORO.FC.220 en ORO.FC.230. Het niveau van de opleiding en kwalificaties van de cockpitbemanning dient te worden aangetoond alvorens het alternatieve opleidings- en kwalificatieprogramma door de bevoegde autoriteit wordt goedgekeurd.

c) De exploitant die een aanvraag indient voor erkenning van een alternatief opleidings- en kwalificatieprogramma dient de bevoegde autoriteit een ten-uitvoerleggingsplan voor te leggen, met een beschrijving van het te bereiken niveau van de opleiding en kwalificaties van de cockpitbemanning.

d) Elk cockpitbemanningslid dient, naast de in ORO.FC.230 en FCL.060 van bijlage I (deel-FCL) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 vereiste controles, ook een lijngeoriënteerde evaluatie (LOE) te ondergaan in een vluchtsimulator. De lijngeoriënteerde evaluatie is 12 kalendermaanden geldig. De geldigheidstermijn begint te lopen vanaf het einde van de maand waarin de toets is afgenomen. Wanneer de lijngeoriënteerde evaluatie binnen de laatste drie maanden van de geldigheidstermijn plaatsvindt, begint de nieuwe geldigheidstermijn te lopen vanaf de oorspronkelijke vervaldatum.

e) Na twee jaar exploitatie met een goedgekeurd alternatief opleidings- en kwalificatieprogramma mag de exploitant, met de goedkeuring van de bevoegde autoriteit, de geldigheidstermijnen van de toetsen in ORO.FC.230 als volgt verlengen:

1) vaardigheidstest van de exploitant tot 12 kalendermaanden. De geldigheidstermijn begint te lopen vanaf het einde van de maand waarin de toets is afgenomen. Wanneer de toets binnen de laatste drie maanden van de geldigheidstermijn plaatsvindt, begint de nieuwe geldigheidstermijn te lopen vanaf de oorspronkelijke vervaldatum;

2) lijntoets tot 24 kalendermaanden. De geldigheidstermijn begint te lopen vanaf het einde van de maand waarin de toets is afgenomen. Wanneer de toets binnen de laatste zes maanden van de geldigheidstermijn plaatsvindt, begint de nieuwe geldigheidstermijn te lopen vanaf de oorspronkelijke vervaldatum;

▼B

3) toets betreffende nood- en veiligheidsuitrusting tot 24 kalendermaanden. De geldigheidstermijn begint te lopen vanaf het einde van de maand waarin de toets is afgenomen. Wanneer de toets binnen de laatste zes maanden van de geldigheidstermijn plaatsvindt, begint de nieuwe geldigheidstermijn te lopen vanaf de oorspronkelijke vervaldatum.

ORO.FC.A.250 Gezagvoerders met een bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger voor vleugelvliegtuigen (CPLa))

a) Houders van een bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger voor vleugelvliegtuigen (CPLa)) mogen enkel in de volgende gevallen optreden als gezagvoerder in commercieel luchtvervoer op vleugelvliegtuigen met één piloot:

1) bij het uitvoeren van passagiersvluchten onder zichtvliegvoorschriften (VFR) buiten een straal van 50 zeemijl (90 km) van een luchtvaartterrein van vertrek, heeft hij of zij ten minste 500 vlieguren op vliegtuigen of is hij of zij in het bezit van een geldige bevoegdverklaring instrumentvliegen, of

2) bij gebruik van een meermotorig type onder instrumentvliegvoorschriften (IFR) heeft hij of zij ten minste 700 vlieguren op vliegtuigen, waaronder 400 uur als gezagvoerder. Deze uren omvatten 100 uur onder instrumentvliegvoorschriften en 40 uur met meermotorige vliegtuigen. De 400 uur als gezagvoerder mogen worden vervangen door uren als tweede piloot van een bemanning die bestaat uit meer dan één piloot, als voorgeschreven in het vluchthandboek, met dien verstande dat elke twee uren als tweede piloot overeenkomen met één uur als gezagvoerder.

b) Voor VFR-vluchten overdag met vliegtuigen van prestatieklasse B is a) 1), niet van toepassing.

ORO.FC.H.250 Gezagvoerders met een bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger voor helikopters (CPL(H))

a) Houders van een bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger voor helikopters (CPL(H)) mogen enkel in de volgende gevallen optreden als gezagvoerder in commercieel luchtvervoer op helikopters met één piloot:

1) bij vluchten onder instrumentvliegvoorschriften (IFR) heeft hij of zij ten minste 700 vlieguren op helikopters, waaronder 300 uur als gezagvoerder. Deze uren omvatten 100 uren onder IFR. De 300 uur als gezagvoerder mogen worden vervangen door uren als tweede piloot van een bemanning die bestaat uit meer dan één piloot, zoals voorgeschreven in het vluchthandboek, met dien verstande dat elke twee uren als tweede piloot overeenkomen met één uur als gezagvoerder;

2) voor vluchten bij weersomstandigheden met nachtzicht (VMC) heeft hij of zij:

i) een geldige bevoegdverklaring instrumentvliegen, of

ii) 300 vlieguren op helikopters, waaronder 100 uur als gezagvoerder en 10 uur als piloot bij nachtvluchten.

SUBDEEL CC

CABINEBEMANNING

ORO.CC.005 Toepassingsgebied

▼M1

In dit subdeel zijn de eisen vastgesteld die de exploitant dient na te leven bij de uitvoering van vluchten met een luchtvaartuig met cabinebemanning. Deze eisen omvatten het volgende:

a) sectie 1, waarin algemene eisen zijn uiteengezet die van toepassing zijn op alle vluchtuitvoeringen, en

▼M1

b) sectie 2, waarin aanvullende eisen zijn uiteengezet die alleen van toepassing zijn op commerciële vluchtuitvoeringen.

▼B

SECTIE 1

▼M1

Algemene eisen

▼B

ORO.CC.100 Aantal leden en samenstelling van de cabinebemanning

a) Het aantal leden en de samenstelling van de cabinebemanning dienen te worden bepaald in overeenstemming met punt 7.a van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008, waarbij rekening wordt gehouden met operationele factoren of omstandigheden van de uit te voeren vlucht. Ten minste één cabinebemanningslid dient te worden aangewezen voor de exploitatie van luchtvaartuigen met een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan 19, wanneer een of meer passagiers worden vervoerd.

b) Om de voldoen aan het bepaalde onder a), moet het minimumaantal cabinebemanningsleden overeenstemmen met het hoogste van de volgende aantallen:

1) het aantal cabinebemanningsleden dat tijdens het certificeringsproces van het luchtvaartuig is vastgesteld, overeenkomstig de toepasselijke certificeringsspecificaties voor de door de exploitant gebruikte cabineconfiguratie, of

2) als het aantal onder 1) niet is vastgesteld, het aantal cabinebemanningsleden dat tijdens het certificeringsproces van het luchtvaartuig is vastgesteld voor de gecertificeerde maximale passagiersconfiguratie, waarvan 1 wordt afgetrokken voor elke 50 passagiersstoelen waarmee de door de exploitant gebruikte cabineconfiguratie onder de gecertificeerde maximale stoelcapaciteit blijft, of

3) één cabinebemanningslid voor elke 50, of gedeelte van 50, passagiersstoelen die op hetzelfde dek van het te exploiteren luchtvaartuig zijn geïnstalleerd.

c) Voor vluchten met meer dan één cabinebemanningslid dient de exploitant één cabinebemanningslid aan te wijzen dat verantwoording verschuldigd is aan de gezagvoerder.

ORO.CC.110 Voorwaarden voor toewijzing van taken

a) Aan cabinebemanningsleden mogen alleen taken op een luchtvaartuig worden toegewezen als zij:

1) minstens 18 jaar oud zijn;

2) volgens de toepasselijke eisen van bijlage IV (deel-MED) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 fysiek en mentaal geschikt zijn verklaard om hun taken uit te voeren en zich veilig te kwijten van hun verantwoordelijkheden, en

3) alle toepasselijke opleiding en toetsing die krachtens dit subdeel is vereist met succes hebben afgerond en in staat zijn de hun toegewezen taken uit te voeren volgens de procedures in het vluchthandboek.

b) Vóór het toewijzen van taken aan cabinebemanningsleden die op freelance- of parttimebasis werken, dient de exploitant te controleren of voldaan is aan alle toepasselijke eisen van dit subdeel, waarbij rekening wordt gehouden met alle werkzaamheden die het cabinebemanningslid voor andere exploitanten heeft verricht, teneinde het volgende vast te stellen:

1) het totale aantal luchtvaartuigtypen en varianten waarmee is gevlogen, en

2) de toepasselijke beperkingen van vlieg- en diensttijden en de rustverplichtingen.

▼B

c) Het moet duidelijk zijn voor de passagiers welke cabinebemanningsleden operationeel zijn en welke rol zij vervullen met betrekking tot de veiligheid van passagiers en de vlucht.

ORO.CC.115 Uitvoering van opleidingen en bijbehorende toetsing

a) De exploitant dient voor iedere cursus een gedetailleerd programma en gedetailleerde syllabus op te stellen volgens de toepasselijke eisen van dit subdeel en van bijlage V (deel-CC) bij Verordening (EU) nr. 290/2012, voor zover van toepassing. Hierin moeten de taken en verantwoordelijkheden van de cabinebemanningsleden worden behandeld.

b) Iedere cursus dient theorie- en praktijkinstructie en individuele of collectieve instructie te omvatten, voor zover relevant voor het desbetreffende opleidingsonderwerp, zodat het cabinebemanningslid het adequate vaardigheidsniveau bereikt en behoudt in overeenstemming met dit subdeel.

c) Elke cursus dient:

1) te worden uitgevoerd op een gestructureerde en realistische wijze, en

2) te worden verstrekt door personeel dat adequaat is gekwalificeerd voor het te behandelen onderwerp.

d) Tijdens of na alle in dit subdeel vereiste opleidingen dient ieder cabinebemanningslid een toets af te leggen waarin alle opleidingsonderdelen van het desbetreffende opleidingsprogramma aan bod komen, met uitzondering van opleiding betreffende boordpersoneelsbeheer (CRM). De toetsen worden afgenomen door personeel dat passend is gekwalificeerd om te controleren of het cabinebemanningslid het vereiste vaardigheidsniveau heeft bereikt en/of heeft weten te behouden.

e) CRM-cursussen en eventuele CRM-modules dienen te worden verstrekt door een CRM-instructeur voor cabinebemanning. Wanneer CRM-onderdelen zijn opgenomen in andere opleidingen, beheert een CRM-instructeur voor cabinebemanning de opstelling en toepassing van de syllabus.

ORO.CC.120 Basisopleiding

a) Elke nieuwkomer die nog niet beschikt over een geldig cabinebemanningsattest dat overeenkomstig bijlage V (deel-CC) bij Verordening (EU) nr. 290/2012 is afgegeven:

1) krijgt een basisopleiding zoals aangegeven in CC.TRA.220 van die bijlage, en

2) dient de bijbehorende examens met succes af te ronden alvorens andere bij dit subdeel vereiste opleidingen te volgen.

b) Onderdelen van het basisopleidingsprogramma kunnen worden gecombineerd met de eerste specifieke opleiding voor het luchtvaartuigtype en de conversieopleiding van de exploitant, mits wordt voldaan aan de eisen van CC.TRA.220 en dergelijke onderdelen in de opleidingsregisters van de desbetreffende cabinebemanningsleden worden geregistreerd als onderdelen van de basisopleiding.

ORO.CC.125 Luchtvaartuigspecifieke opleiding en conversieopleiding van de exploitant

a) Ieder cabinebemanningslid dient passende specifieke opleiding voor het luchtvaartuigtype en conversieopleiding van de exploitant te hebben gevolgd en de bijbehorende toetsen te hebben afgelegd alvorens:

1) voor de eerste maal door de exploitant te worden ingezet als lid van de cabinebemanning, of

▼B

2) door die exploitant te worden ingezet op een ander luchtvaartuigtype.

b) Bij het vaststellen van de opleidingsprogramma's voor specifieke types luchtvaartuigen en de conversieopleidingsprogramma's van de exploitant en bijbehorende syllabi dient de exploitant rekening te houden met de verplichte elementen voor het relevante type, voor zover beschikbaar, zoals gedefinieerd in de gegevens die overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1702/2003 zijn vastgesteld.

c) Het specifieke opleidingsprogramma voor het luchtvaartuigtype:

1) omvat opleiding en praktijkoefeningen op een representatief opleidingstoestel of op het relevante luchtvaartuig zelf, en

2) behandelt ten minste de volgende specifieke opleidingsonderdelen voor het desbetreffende luchtvaartuigtype:

i) beschrijving van het luchtvaartuig, voor zover relevant voor de taken van de cabinebemanning;

ii) alle geïnstalleerde veiligheidsuitrusting en -systemen die van belang zijn voor taken van de cabinebemanning;

iii) bediening van en opening door elk lid van de cabinebemanning van alle typen of varianten van de normale en nooduitgangen, zowel in normale als in noodsituaties;

iv) demonstratie van de bediening van alle andere uitgangen, met inbegrip van cockpitramen;

v) brand- en rookveiligheidsuitrusting, indien geïnstalleerd;

vi) evacuatieglijbaanopleiding, indien aanwezig;

vii) werking van stoel, bevestigingssysteem en zuurstofvoorziening ingeval de piloot zijn of haar taken niet kan uitvoeren.

d) Het conversieopleidingsprogramma van de exploitant voor ieder luchtvaartuigtype waarmee wordt gevlogen:

1) omvat opleiding en praktijkoefeningen op een representatief opleidingstoestel of op het relevante luchtvaartuig zelf;

2) omvat opleiding in de standaardprocedures van de exploitant voor cabinebemanningsleden aan wie voor het eerst taken worden toegewezen door de exploitant;

3) behandelt ten minste de volgende specifieke opleidingsonderdelen van de exploitant voor het desbetreffende luchtvaartuigtype:

i) een beschrijving van de cabineconfiguratie;

ii) de plaats, het uitnemen en het gebruik van alle aan boord van het vliegtuig aanwezige veiligheids- en nooduitrusting;

iii) alle normale en noodprocedures;

iv) omgaan met passagiers en beheersing van mensenmenigten;

v) brand- en rookopleiding, met gebruikmaking van representatieve brandbestrijdings- en beschermende uitrusting die wordt meegevoerd aan boord;

▼B

vi) evacuatieprocedures;

vii) procedures ingeval de piloot niet in staat is zijn of haar taken uit te voeren;

viii) toepasselijke veiligheidseisen en -procedures;

ix) boordpersoneelsbeheer.

ORO.CC.130 Verschillenopleiding

a) Naast de bij ORO.CC.125 vereiste opleiding dient het cabinebemanningslid gepaste opleiding te volgen en toetsing te ondergaan betreffende verschillen alvorens te werken op:

1) een variant van een luchtvaartuigtype waarmee op dat moment wordt gevlogen, of

2) een luchtvaartuigtype of variant daarvan waarmee op dat moment wordt gevlogen waarbij de volgende zaken afwijken:

i) de veiligheidsuitrusting;

ii) de plaats voor de veiligheids- en nooduitrusting, of

iii) de normale en noodprocedures.

b) Het verschillenopleidingsprogramma dient:

1) als noodzakelijk te worden aangemerkt op basis van een vergelijking met het opleidingsprogramma dat is doorlopen door het cabinebemanningslid, in overeenstemming met ORO.CC.125 c) en d), voor het relevante luchtvaartuigtype, en

2) opleiding en praktijk te omvatten in een representatief opleidingstoestel of het feitelijke luchtvaartuig zelf, zoals relevant is voor het onderdeel van de verschillenopleiding dat moet worden behandeld.

c) Bij het vaststellen van het programma en de syllabus van de verschillenopleiding voor een variant van een luchtvaartuigtype waarmee op dat moment wordt gevlogen, houdt de exploitant, voor zover van toepassing, rekening met de verplichte onderdelen voor het relevante luchtvaartuigtype en varianten ervan, zoals vastgelegd in de gegevens die zijn opgesteld overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie.

ORO.CC.135 Vertrouwdmaking

Na voltooiing van een luchtvaartuigspecifieke opleiding en de conversieopleiding van de exploitant op een luchtvaartuigtype dient ieder cabinebemanningslid onder toezicht op gepaste wijze vertrouwd te worden gemaakt met het type alvorens het gaat werken als lid van het minimumaantal cabinebemanningsleden dat vereist is in overeenstemming met ORO.CC.100.

ORO.CC.140 Periodieke opleiding

a) Ieder cabinebemanningslid dient jaarlijks periodieke opleiding te volgen en hiervoor toetsen af te leggen.

b) In de periodieke opleiding komen de activiteiten aan bod die ieder lid van de cabinebemanning dient te verrichten bij normale en noodprocedures en -routines die van belang zijn voor ieder luchtvaartuigtype en/of variant waarmee wordt gevlogen.

c) Onderdelen van specifieke opleiding voor het luchtvaartuigtype:

1) de periodieke opleiding omvat jaarlijks aanraakoefeningen door elk cabinebemanningslid om de werking van alle typen of varianten van normale en nooduitgangen voor de evacuatie van passagiers te simuleren;

▼B

2) periodieke opleiding dient minstens om de drie jaar het volgende te omvatten:

i) de bediening en opening door elk lid van de cabinebemanning, in een representatief opleidingstoestel of het luchtvaartuig zelf, van alle typen of varianten van de normale en nooduitgangen, zowel in normale als in noodsituaties;

ii) de bediening van de cockpitdeur door ieder cabinebemanningslid, in een representatief opleidingstoestel of het feitelijke luchtvaartuig zelf, zowel in normale als in noodsituaties, en van de stoelen en het bevestigingssysteem, en een praktische demonstratie van het zuurstofvoorzieningssysteem ingeval de piloot zijn of haar taken niet kan uitvoeren;

iii) een demonstratie van de bediening van alle andere uitgangen met inbegrip van de cockpitramen, en

iv) een demonstratie van het gebruik van het reddingsvlot of de opblaasbare evacuatieglijbaan, voor zover aanwezig;

d) exploitantspecifieke opleidingsonderdelen:

1) de periodieke opleiding dient jaarlijks het volgende te omvatten:

i) voor ieder cabinebemanningslid:

A) de plaats en het gebruik van alle aan boord van het vliegtuig aanwezige veiligheids- en nooduitrusting, en

B) het aantrekken van zwemvesten, draagbare zuurstofapparatuur en beschermende ademhalingsapparatuur;

ii) het opbergen van voorwerpen in het passagierscompartiment;

iii) procedures met betrekking tot vervuiling van het oppervlak van luchtvaartuigen;

iv) noodprocedures;

v) evacuatieprocedures;

vi) evaluatie van incidenten en ongevallen;

vii) boordpersoneelsbeheer;

viii) luchtvaartgeneeskundige aspecten en EHBO, met inbegrip van de bijbehorende uitrusting;

ix) beveiligingsprocedures;

2) de periodieke opleiding dient minstens om de drie jaar het volgende te omvatten:

i) het gebruik van pyrotechnische middelen (echte of namaak);

ii) een praktische demonstratie van het gebruik van controlelijsten van de cockpitbemanning;

iii) realistische en praktische opleiding in het gebruik van alle brandbestrijdingsapparatuur, inclusief beschermende kleding die representatief is voor die welke aan boord van het luchtvaartuig wordt meegevoerd;

▼B

iv) voor ieder cabinebemanningslid:

A) het blussen van een brand die kenmerkend is voor een brand in een luchtvaartuig;

B) het opzetten en gebruiken van beschermende ademhalingsapparatuur in een gesloten, met (namaak)rook gevulde ruimte;

e) geldigheidstermijnen:

1) de geldigheidstermijn voor de jaarlijkse periodieke opleiding bedraagt 12 kalendermaanden vanaf het einde van de maand waarin de toets is afgenomen;

2) wanneer de onder a) vereiste periodieke opleiding en toetsing binnen de laatste 3 kalendermaanden van de geldigheidstermijn plaatsvinden, begint de nieuwe geldigheidstermijn te lopen vanaf de oorspronkelijke vervaldatum;

3) voor de aanvullende driejaarlijkse opleidingsonderdelen van c) 2), en d) 2), bedraagt de geldigheidstermijn 36 kalendermaanden vanaf het einde van de maand waarin de toetsen zijn afgenomen.

ORO.CC.145 Herhalingsopleiding

a) Wanneer een cabinebemanningslid gedurende de voorgaande zes maanden binnen de geldigheidstermijn van de laatste relevante periodieke opleiding en toetsing:

1) geen vluchten heeft uitgevoerd, dient hij of zij, alvorens opnieuw vluchten uit te voeren, een herhalingsopleiding te volgen en een desbetreffende toets af te leggen voor ieder luchtvaartuigtype waarmee wordt gevlogen, of

2) geen vluchten heeft uitgevoerd op één bepaald luchtvaartuigtype, dient hij of zij, alvorens opnieuw vluchten uit te voeren met dat luchtvaartuigtype, het volgende te voltooien:

i) een herhalingsopleiding en toetsing, of

ii) twee vertrouwdmakingsvluchten in overeenstemming met ORO.CC.135.

b) Het programma van de herhalingsopleiding voor ieder luchtvaartuigtype dient ten minste het volgende te omvatten:

1) noodprocedures;

2) evacuatieprocedures;

3) bediening van en opening door elk lid van het cabinebemanning van alle typen of varianten van de normale en nooduitgangen en van de cockpitdeur, zowel in normale als in noodsituaties;

4) een demonstratie van de bediening van alle andere uitgangen met inbegrip van de cockpitramen;

5) de plaats en het gebruik van alle relevante aan boord van het vliegtuig aanwezige veiligheids- en nooduitrusting.

c) De exploitant mag ervoor kiezen de herhalingsopleiding te vervangen door periodieke opleiding indien het cabinebemanningslid de vluchtuitvoeringstaken binnen de geldigheidstermijn van de laatste periodieke opleiding en toetsing hervat. Als die geldigheidstermijn is verstreken, mag de herhalingsopleiding alleen worden vervangen door specifieke opleiding voor het luchtvaartuigtype en conversieopleiding van de exploitant zoals aangegeven in ORO.CC.125.

▼B

SECTIE 2

Aanvullende eisen voor commercieel luchtvervoer

ORO.CC.200 Leidinggevend lid van de cabinebemanning

a) Wanneer meer dan één cabinebemanningslid vereist is, dient zich onder de cabinebemanning een leidinggevend lid te bevinden dat is aangewezen door de exploitant.

b) De exploitant mag cabinebemanningsleden alleen aanstellen als leidinggevend lid als zij:

1) beschikken over ten minste één jaar praktijkervaring als cabinebemanningslid, en

2) zijn geslaagd voor de opleiding en toets voor leidinggevende cabinebemanning.

c) In de cursus voor leidinggevende cabinebemanning dienen alle taken en verantwoordelijkheden van leidinggevende cabinebemanningsleden aan bod te komen, met ten minste de volgende onderdelen:

1) briefing voorafgaand aan de vlucht;

2) samenwerking met de bemanning;

3) beoordeling van de eisen van de exploitant en van de wettelijke verplichtingen;

4) melding van ongevallen en incidenten;

5) menselijke factoren en boordpersoneelsbeheer (CRM), en

6) beperkingen van vlieg- en diensttijden en rustverplichtingen.

d) Het leidinggevend lid van de cabinebemanning is verantwoording verschuldigd aan de gezagvoerder voor de uitvoering en coördinatie van de in het vluchthandboek vermelde normale en noodprocedures, inclusief voor het om veiligheidsredenen onderbreken van taken die geen verband houden met de veiligheid.

e) De exploitant dient procedures vast te stellen om te bepalen welk cabinebemanningslid het meest geschikt is om op te treden als leidinggevende van de cabinebemanning indien de aangewezen leidinggevende van de cabinebemanning zijn of haar functie niet meer kan uitoefenen. Wijzigingen in deze procedures moeten worden doorgegeven aan de bevoegde autoriteit.

ORO.CC.205 Beperking van het aantal cabinebemanningsleden tijdens grondactiviteiten en in onvoorziene omstandigheden

a) Wanneer zich passagiers aan boord van een luchtvaartuig bevinden, dient het minimale aantal vereiste cabinebemanningsleden, zoals vastgelegd in ORO.CC.100, in de passagierscabine aanwezig te zijn.

b) Indien wordt voldaan aan de voorwaarden onder c) mag dit aantal worden verlaagd:

1) tijdens normale activiteiten op de grond waarbij niet wordt getankt/leeggetankt wanneer het luchtvaartuig zich op zijn parkeerstation bevindt, of

2) in onvoorziene omstandigheden als het aantal passagiers aan boord van het luchtvaartuig lager is. In dit geval wordt na voltooiing van de vlucht een rapport ingediend bij de bevoegde autoriteit.

▼B

c) Voorwaarden:

1) in het vluchthandboek worden procedures vastgelegd waarmee wordt gewaarborgd dat een gelijkwaardig veiligheidsniveau wordt bereikt met het lager aantal cabinebemanningsleden, met name voor de evacuatie van passagiers;

2) onder het lagere aantal cabinebemanningsleden bevindt zich een leidinggevend lid, zoals aangegeven in ORO.CC.200;

3) ten minste één cabinebemanningslid voor elke 50, of gedeelte van 50, passagiers die op hetzelfde dek van een luchtvaartuig aanwezig zijn;

4) in het geval van normale operationele activiteiten op de grond met luchtvaartuigen waarvoor meerdere cabinebemanningsleden zijn vereist, wordt het aantal dat volgens c)3) is bepaald, zodanig verhoogd dat er per paar gelijkvloerse nooduitgangen een cabinebemanningslid is.

ORO.CC.210 Aanvullende voorwaarden voor toewijzing van taken

Aan cabinebemanningsleden mogen alleen taken worden toegewezen, en zij mogen pas vliegen op een bepaalde) luchtvaartuigtype of bepaalde variant, als zij:

a) houder zijn van een geldig attest dat overeenkomstig bijlage V (deel-CC) bij Verordening (EU) nr. 290/2012 is afgegeven;

b) zijn gekwalificeerd voor het type of de variant in overeenstemming met dit subdeel;

c) voldoen aan de overige toepasselijke eisen van dit subdeel en bijlage IV (deel-CAT);

d) het uniform van de cabinebemanning van de exploitant dragen.

ORO.CC.215 Opleidings- en toetsingsprogramma's en bijbehorende documentatie

a) De opleidings- en toetsingsprogramma's en syllabi die krachtens dit subdeel zijn vereist, dienen te worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteit en te worden gespecificeerd in het vluchthandboek.

b) Nadat een cabinebemanningslid een opleiding en de bijbehorende toets met succes heeft afgerond, onderneemt de exploitant het volgende:

1) het opleidingsregister van het cabinebemanningslid wordt overeenkomstig ORO.MLR.115 bijgewerkt, en

2) het cabinebemanningslid krijgt een lijst met bijgewerkte geldigheidstermijnen die relevant zijn voor de luchtvaartuigtypen en -varianten waarop hij/zij mag vliegen.

ORO.CC.250 Vluchten met meer dan één type of variant van een luchtvaartuig

a) Een lid van de cabinebemanning mag niet worden toegewezen aan meer dan drie vliegtuigtypen, met dien verstande dat het lid van het cabinebemanning met instemming van de autoriteit aan vier vliegtuigtypen mag worden toegewezen mits voor ten minste twee van de typen het volgende geldt:

1) de nood- en veiligheidsuitrusting en de typespecifieke normale en noodprocedures zijn nagenoeg gelijk, en

2) de niet-typespecifieke normale en noodprocedures zijn identiek.

▼B

b) Met het oog op de toepassing van het bepaalde onder a) en met het oog op de opleiding en kwalificatie van de cabinebemanning bepaalt de exploitant:

1) ieder luchtvaartuig als type of variant waarbij, indien beschikbaar, rekening wordt gehouden met de relevante gegevens die voor het desbetreffende luchtvaartuigtype of de desbetreffende luchtvaartuigvariant zijn vastgesteld overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie, en

2) varianten van een luchtvaartuigtype als verschillende typen indien zij, voor wat betreft de volgende aspecten, niet vergelijkbaar zijn:

i) bediening van de nooduitgang(en);

ii) plaats en type van de draagbare nood- en veiligheidsuitrusting;

iii) typespecifieke noodprocedures.

ORO.CC.255 Vluchten met één cabinepersoneelslid

a) de exploitant selecteert en werft cabinebemanningsleden die vluchten uitvoeren als enig cabinebemanningslid en leidt hen op en toetst hun vaardigheden volgens criteria die geschikt zijn voor dit soort vluchten.

b) Cabinebemanningsleden die geen eerdere ervaring hebben opgedaan als enig cabinebemanningslid mogen dergelijke vluchten alleen uitvoeren nadat zij:

1) de onder c) vereiste opleiding hebben gevolgd, naast andere toepasselijke opleiding en toetsing die krachtens dit subdeel is vereist;

2) de toetsen aangaande hun vaardigheid in het uitoefenen van hun taken en verantwoordelijkheden volgens de procedures in het vluchthandboek met succes hebben voltooid, en

3) vertrouwdmakingsvluchten hebben uitgevoerd van ten minste 20 uur en 15 sectoren op het relevante luchtvaartuigtype, onder toezicht van een cabinebemanningslid met relevante ervaring.

c) In de volgende aanvullende opleidingsonderdelen wordt bijzondere aandacht besteed aan vluchten met één cabinebemanningslid:

1) verantwoordelijkheid van de gezagvoerder voor het uitvoeren van normale en noodprocedures;

2) het belang van coördinatie en communicatie met de cockpitbemanning, in het bijzonder bij het omgaan met passagiers die weerspannig zijn of de rust verstoren;

3) beoordeling van de eisen van de exploitant en van de wettelijke verplichtingen;

4) documentatie;

5) melding van ongevallen en incidenten, en

6) beperkingen van vlieg- en diensttijden en rustverplichtingen.

▼B

SUBDEEL TC

TECHNISCHE BEMANNINGSLEDEN BIJ HEMS-, HHO- OF NVIS-ACTIVITEITEN

ORO.TC.100 Toepassingsgebied

In dit subdeel zijn de eisen vastgelegd waaraan de exploitant dient te voldoen bij de exploitatie van luchtvaartuigen met technische bemanningsleden bij commercieel luchtvervoer met medische noodhulpvluchten per helikopter (HEMS-vluchten), NVIS-vluchten of helikoptertakeloperaties (HHO-vluchten).

ORO.TC.105 Voorwaarden voor de toewijzing van taken

a) Technische bemanningsleden in commercieel luchtvervoer voor HEMS-, HHO- of NVIS-vluchten mogen alleen als zodanig werkzaam zijn als zij:

1) minstens 18 jaar oud zijn;

2) fysiek en mentaal geschikt zijn om hun taken veilig uit te voeren en zich veilig te kwijten van hun verantwoordelijkheden;

3) alle toepasselijke opleiding die in dit subdeel is vereist, hebben voltooid voor de hun toegewezen taken;

4) als bekwaam zijn getoetst om alle toegewezen taken overeenkomstig de procedures in het vluchthandboek te vervullen.

b) Vóór het toewijzen van taken aan technische bemanningsleden die als zelfstandige en/of op freelance- of parttimebasis werken, dient de exploitant te controleren of voldaan is aan alle toepasselijke eisen van dit subdeel, waarbij rekening wordt gehouden met alle werkzaamheden die het lid van de technische bemanning voor andere exploitanten heeft verricht, teneinde het volgende vast te stellen:

1) het totale aantal luchtvaartuigtypen en -varianten waarmee is gevlogen;

2) de toepasselijke beperkingen van vlieg- en diensttijden en rustverplichtingen.

ORO.TC.110 Opleiding en toetsing

a) De exploitant dient een opleidingsprogramma op te stellen overeenkomstig de toepasselijke eisen van dit subdeel waarin de taken en verantwoordelijkheden van technische bemanningsleden aan bod komen.

b) Na de voltooiing van de basisopleiding, conversieopleiding van de exploitant, verschillenopleiding en de periodieke opleiding moeten alle technische bemanningsleden een toets afleggen om vaardigheid aan te tonen bij de uitvoering van normale en noodprocedures.

c) Opleiding en toetsing wordt voor iedere cursus verzorgd door personeel dat over adequate kwalificaties beschikt en ervaring heeft met de te behandelen materie. De exploitant dient de bevoegde autoriteit op de hoogte te stellen van het personeel dat de toetsen uitvoert.

ORO.TC.115 Basisopleiding

Vóór het volgen van de conversieopleiding van de exploitant moet ieder lid van de technische bemanning een basisopleiding hebben gevolgd, met:

a) algemene theoriekennis over luchtvaart en luchtvaartregelgeving, waarin alle onderdelen aan bod komen die relevant zijn voor de taken en verplichtingen die van technische bemanning zijn vereist;

b) brand- en rookopleiding;

▼B

c) survivalopleiding op de grond en in het water, afgestemd op het type waarop en het gebied waarin wordt gevlogen;

d) luchtvaartgeneeskundige aspecten en EHBO;

e) communicatie en relevante CRM-onderdelen van ORO.FC.115 en ORO.FC.215.

ORO.TC.120 Conversieopleiding van de exploitant

Ieder lid van de technische bemanning volgt:

a) een conversieopleiding van de exploitant, inclusief relevante CRM-onderdelen,

   1) alvorens voor de eerste maal door de exploitant te worden ingezet als lid van de technische bemanning, of

   2) wanneer wordt overgestapt naar een ander type of een andere klasse luchtvaartuig, als een of meer van de onder b) vermelde uitrustingen of procedures verschillend zijn;

b) de conversieopleiding van de exploitant dient het volgende te omvatten:

   1) de plaats en het gebruik van alle aan boord van het vliegtuig aanwezige veiligheids- en overlevingsuitrusting;

   2) alle normale en noodprocedures;

   3) uitrusting aan boord voor de verrichting van taken in het luchtvaartuig of op de grond ter ondersteuning van de piloot tijdens HEMS-, HHO- of NVIS-vluchten.

ORO.TC.125 Verschillenopleiding

a) Ieder lid van de technische bemanning dient verschillenopleiding te volgen als de uitrusting of procedures op de typen of varianten waarmee op dat moment gevlogen wordt, worden gewijzigd.

b) De exploitant dient in het vluchthandboek te vermelden wanneer de verschillenopleiding vereist is.

ORO.TC.130 Vertrouwdmakingsvluchten

Na voltooiing van de conversieopleiding van de exploitant moet ieder lid van de technische bemanning vertrouwdmakingsvluchten uitvoeren alvorens taken te verrichten als vereist lid van de technische bemanning bij HEMS-, HHO- of NVIS-vluchten.

ORO.TC.135 Periodieke opleiding

a) Binnen iedere periode van twaalf maanden dient ieder lid van de technische bemanning periodieke opleiding te volgen die relevant is voor het type of de klasse luchtvaartuig en uitrusting waarmee het lid van de technische bemanning moet werken. In alle passende fasen van de periodieke opleiding dienen elementen van CRM te worden opgenomen.

b) Periodieke opleiding dient theoretische en praktische instructie en praktijk te omvatten.

ORO.TC.140 Herhalingsopleiding

a) Ieder lid van de technische bemanning dat in de voorgaande zes maanden geen taken heeft verricht, dient de herhalingsopleiding te volgen die in het vluchthandboek is opgenomen.

b) Leden van de technische bemanning die gedurende de voorgaande zes maanden niet hebben gevlogen op een bepaald luchtvaartuigtype of een bepaalde luchtvaartuigklasse, moeten vóór het hervatten van vluchten met dat type of die klasse het volgende hebben voltooid:

   1) een herhalingscursus op dat type of die klasse, of

   2) twee vertrouwdmakingssectoren op het type of de klasse luchtvaartuig.

▼**M1**

Aanhangsel

EIGEN VERKLARING in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie inzake vluchtuitvoering
Exploitant Naam: Plaats waar de exploitant is gevestigd of verblijft en plaats waar de vluchtuitvoeringen worden aangestuurd: Naam en contactgegevens van de verantwoordelijke manager:
Vluchtuitvoering met het luchtvaartuig
Startdatum van de vluchtuitvoering/datum waarop de wijziging van toepassing wordt:
Soort(en) vluchtuitvoering: ☐ Deel-NCC: (aangeven of passagiers en/of vracht worden vervoerd)
Type(n) luchtvaartuig(en), registratie(s) en hoofdbasis:
Details van erkenningen (voor zover van toepassing een lijst met specifieke erkenningen bij de eigen verklaring voegen)
Lijst met alternatieve wijzen van naleving, met verwijzingen naar de aanvaardbare wijzen van naleving die zij vervangen (bij de eigen verklaring voegen)
Vermeldingen
☐ De documentatie betreffende het managementsysteem, inclusief het vluchthandboek, weerspiegelt de toepasselijke eisen die zijn uiteengezet in deel-ORO, deel-NCC en deel-SPA. Alle vluchten worden uitgevoerd in overeenstemming met de procedures en instructies die zijn gespecificeerd in het vluchthandboek.
☐ Alle luchtvaartuigen waarmee vluchten worden uitgevoerd, hebben een geldig certificaat van luchtwaardigheid en voldoen aan Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie.
☐ Alle cockpitbemanningsleden en cabinebemanningsleden, voor zover van toepassing, worden opgeleid volgens de toepasselijke eisen.
☐ (Indien van toepassing) De exploitant leeft een officieel erkende industrienorm na en heeft dit aangetoond. Referentie van de norm: Certificeringsorgaan: Datum van de laatste nalevingscontrole:
☐ Wijzigingen in de vluchtuitvoering die gevolgen hebben voor de informatie die in deze eigen verklaring wordt verstrekt, worden aan de bevoegde autoriteit doorgegeven.
☐ De exploitant bevestigt dat de in deze eigen verklaring verstrekte informatie juist is.
Datum, naam en handtekening van de verantwoordelijke manager

▼B

BIJLAGE IV

COMMERCIEEL LUCHTVERVOER

[DEEL-CAT]

SUBDEEL A

ALGEMENE VOORSCHRIFTEN

CAT.GEN.100 Bevoegde autoriteit

De bevoegde autoriteit is de autoriteit die is aangewezen door de lidstaat waarin de exploitant zijn hoofdvestiging heeft.

SECTIE 1

Motoraangedreven luchtvaartuigen

CAT.GEN.MPA.100 Verantwoordelijkheden van de bemanning

a) De bemanningsleden zijn verantwoordelijk voor de correcte uitvoering van hun taken die:

1) verband houden met de veiligheid van het luchtvaartuig en de inzittenden, en

2) zijn omschreven in de aanwijzingen en procedures die in het vluchthandboek zijn vastgelegd.

b) De bemanningsleden dienen:

1) aan de gezagvoerder melding te maken van elke storing of slechte werking die, of elk falen of defect dat, volgens het bemanningslid de luchtwaardigheid of veilige werking van het luchtvaartuig of de noodsystemen nadelig zou kunnen beïnvloeden, als dit niet reeds is gemeld door een ander bemanningslid;

2) aan de gezagvoerder elk incident door te geven dat de veiligheid in gevaar heeft gebracht of had kunnen brengen, als dit niet reeds is gemeld door een ander bemanningslid;

3) te voldoen aan de relevante eisen van de programma's voor voorvallenmelding van de exploitant;

4) alle toepasselijke beperkingen van vlieg- en diensttijden en rustverplichtingen na te leven die gelden voor hun activiteiten;

5) bij het verrichten van taken voor meerdere exploitanten:

i) hun individuele registers bij te houden met betrekking tot vlieg- en diensttijden en rustperioden waarnaar wordt verwezen in de toepasselijke FTL-eisen, en

ii) iedere exploitant de benodigde gegevens te verstrekken waarmee activiteiten kunnen worden gepland overeenkomstig de toepasselijke eisen inzake vlieg- en diensttijden.

c) De bemanningsleden mogen geen werkzaamheden verrichten aan boord van een luchtvaartuig:

1) wanneer zij onder invloed verkeren van psychoactieve middelen of alcohol of wanneer zij onbekwaam zijn om hun werkzaamheden te verrichten wegens verwondingen, vermoeidheid, medicatie, ziekte of soortgelijke redenen;

2) tot een redelijke termijn is verstreken na diepzeeduiken of na het geven van bloed;

3) indien zij niet aan de toepasselijke medische eisen voldoen;

4) indien zij op enigerlei wijze twijfelen of zij in staat zijn de hun opgedragen taken te verrichten, of

▼B

5) indien zij weten of vermoeden dat zij vermoeid zijn, zoals beschreven in punt 7, onder f), van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008, of zich zodanig ziek voelen dat de vliegveiligheid in gevaar kan komen.

CAT.GEN.MPA.105 Verantwoordelijkheden van de gezagvoerder

a) De gezagvoerder dient zich aan CAT.GEN.MPA.100 te houden en:

1) is verantwoordelijk voor de veiligheid van alle bemanningsleden, passagiers en vracht aan boord, vanaf de aankomst van de gezagvoerder aan boord totdat hij/zij het luchtvaartuig aan het einde van de vlucht verlaat;

2) is verantwoordelijk voor de exploitatie en veiligheid van het luchtvaartuig:

i) voor vleugelvliegtuigen, vanaf het eerste moment dat het vliegtuig gereed is om naar de startbaan te taxiën tot het aan het einde van de vlucht tot stilstand is gekomen en de voor de primaire aandrijving gebruikte motor(en) uitgeschakeld wordt (worden);

ii) voor helikopters, wanneer de rotors draaien;

3) mag alle opdrachten geven en alle gepaste maatregelen treffen voor het waarborgen van de veiligheid van het luchtvaartuig en van personen en/of eigendommen die daarin worden vervoerd overeenkomstig punt 7, onder c), van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008;

4) is bevoegd om personen of delen van de vracht die de veiligheid van het luchtvaartuig of de inzittenden in gevaar kunnen brengen, uit het luchtvaartuig te verwijderen;

5) mag niet toestaan dat in het luchtvaartuig een persoon wordt vervoerd die zodanig onder invloed van alcohol of verdovende middelen verkeert dat de veiligheid van het luchtvaartuig en de inzittenden in gevaar kan komen;

6) heeft het recht te weigeren passagiers te vervoeren die niet in het land toegelaten worden, die het land uitgezet worden of onder arrest staan, indien het vervoer daarvan het veiligheidsrisico vergroot voor het luchtvaartuig of de inzittenden;

7) zorgt ervoor dat alle passagiers ingelicht worden over de plaats van de nooduitgangen en de plaats en het gebruik van de relevante veiligheids- en noodvoorzieningen;

8) zorgt ervoor dat alle vluchtuitvoeringsprocedures en controlelijsten worden nageleefd in overeenstemming met het vluchthandboek;

9) mag niet toestaan dat een bemanningslid werkzaamheden verricht tijdens kritieke fasen van de vlucht, behalve de werkzaamheden die noodzakelijk zijn voor het veilige gebruik van het luchtvaartuig;

10) zorgt ervoor dat vluchtrecorders:

i) tijdens de vlucht niet buiten werking worden gesteld en niet worden uitgeschakeld, en

ii) bij een ongeval of incident waarvoor meldingsplicht geldt:

A) niet met opzet worden gewist;

B) onmiddellijk worden gedeactiveerd nadat de vlucht is voltooid, en

C) alleen worden gereactiveerd met toestemming van de onderzoeksinstantie;

▼B

11) beslist of hij of zij een vliegtuig accepteert met gebreken die toegestaan zijn volgens de configuratieafwijkingslijst (CDL) of de minimumuitrustingslijst (MUL);

12) vergewist zich ervan dat de aan de vlucht voorafgaande inspectie heeft plaatsgevonden in overeenstemming met de voorschriften van bijlage I (deel-M) bij Verordening (EG) nr. 2042/2003;

13) vergewist zich ervan dat de relevante nooduitrusting gemakkelijk toegankelijk blijft, zodat ze direct inzetbaar is.

b) De gezagvoerder of de piloot aan wie de verantwoordelijkheid voor de vluchtuitvoering is overgedragen, doet in een noodsituatie waarbij onmiddellijk beslissen en handelen voorgeschreven is, alles wat hij/zij onder die omstandigheden nodig acht overeenkomstig punt 7.d van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008. Hij/zij mag daarbij in het belang van de veiligheid afwijken van de regels, vluchtuitvoeringsprocedures en methoden.

c) Wanneer met een luchtvaartuig in vlucht een manoeuvre is uitgevoerd naar aanleiding van een ACAS RA (Airborne collision avoidance system, resolution advisory), dient de gezagvoerder een ACAS-melding in bij de bevoegde autoriteit.

d) Vogelaanvaringsrisico en vogelaanvaring:

1) wanneer een potentieel vogelaanvaringsrisico wordt waargenomen, stelt de gezagvoerder de plaatselijke luchtverkeersdienst hiervan in kennis zodra de werklast van de cockpitbemanning dit toelaat;

2) wanneer een luchtvaartuig waarvoor de gezagvoerder verantwoordelijk is bij een vogelaanvaring betrokken raakt waardoor het luchtvaartuig aanzienlijk is beschadigd of een storing in of uitvallen van een essentiële dienst is veroorzaakt, dient de gezagvoerder na de landing schriftelijk een melding van de vogelaanvaring in bij de bevoegde autoriteit.

CAT.GEN.MPA.110 Bevoegdheid van de gezagvoerder

De exploitant treft alle redelijke maatregelen om ervoor te zorgen dat alle in het luchtvaartuig aanwezige personen gehoor geven aan alle rechtmatige bevelen die door de gezagvoerder worden gegeven ter waarborging van de veiligheid van het luchtvaartuig en van de daarin vervoerde personen of goederen.

CAT.GEN.MPA.115 Personeel of bemanningsleden die niet tot de cabinebemanning behoren in het passagierscompartiment

De exploitant dient ervoor te zorgen dat personeel of bemanningsleden die niet tot de cabinebemanning behoren en in het passagierscompartiment van een luchtvaartuig dienst doen:

a) niet door de passagiers worden aanzien voor leden van de cabinebemanning;

b) niet de aan vereiste cabinebemanningsleden toegewezen werkplekken innemen;

c) de leden van de cabinebemanning niet belemmeren in de uitoefening van hun taken.

CAT.GEN.MPA.120 Gemeenschappelijke taal

De exploitant dient ervoor te zorgen dat alle bemanningsleden met elkaar kunnen communiceren in een gemeenschappelijke taal.

CAT.GEN.MPA.125 Taxiën van vleugelvliegtuigen

De exploitant dient ervoor te zorgen dat een vleugelvliegtuig alleen het bewegingsgebied van een luchtvaartterrein wordt opgetaxied als de persoon die is gezeten aan de stuurorganen:

a) een gekwalificeerde piloot is, of

b) door de exploitant is aangewezen en:

1) is opgeleid om het luchtvaartuig te taxiën;

2) is opgeleid om de radiotelefoon te bedienen;

▼B

3) onderricht heeft gekregen met betrekking tot de inrichting van het luchtvaartterrein, de routes, de signalisatie, de markeringen, de lichten, de signalen en instructies van de verkeersleiding, het verkeersleidingsjargon en de verkeersleidingsprocedures;

4) in staat is de operationele normen voor veilige vliegtuigmanoeuvres op het luchtvaartterrein na te leven.

CAT.GEN.MPA.130 Rotorinschakeling — helikopters

Een helikopterrotor mag enkel met een gekwalificeerde piloot aan de stuurorganen worden ingeschakeld voor een vlucht.

CAT.GEN.MPA.135 Toegang tot de cockpit

a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat, behalve de voor die vlucht aangewezen cockpitbemanning, niemand in de cockpit wordt toegelaten of vervoerd tenzij die persoon:

1) tot de dienstdoende bemanning behoort;

2) als vertegenwoordiger van de bevoegde of inspecterende autoriteit optreedt, indien diens aanwezigheid vereist is voor de uitvoering van zijn/haar officiële werkzaamheden, of

3) daartoe bevoegd is volgens het vluchthandboek en wordt vervoerd in overeenstemming met de voorschriften van dat vluchthandboek.

b) De gezagvoerder dient erop toe te zien dat:

1) toegang tot de cockpit niet leidt tot afleiding van de aandacht en/of belemmering van de uitvoering van de vlucht, en

2) alle personen die in de cockpit worden vervoerd, op de hoogte worden gesteld van de geldende veiligheidsprocedures.

c) De gezagvoerder neemt het uiteindelijke besluit over de toegang tot de cockpit.

CAT.GEN.MPA.140 Draagbare elektronische apparatuur

De exploitant mag niet toestaan dat iemand aan boord van een luchtvaartuig gebruikmaakt van een draagbaar elektronisch apparaat dat de werking van de systemen en apparatuur van het luchtvaartuig nadelig kan beïnvloeden en neemt alle redelijke maatregelen om dergelijk gebruik te voorkomen.

CAT.GEN.MPA.145 Informatie over nood- en overlevingsuitrusting aan boord

De exploitant dient ervoor te zorgen dat zich te allen tijde lijsten met informatie over de nood- en overlevingsuitrusting aan boord van al zijn luchtvaartuigen bevinden, welke onmiddellijk ter beschikking kunnen worden gesteld van reddingscoördinatiecentra.

CAT.GEN.MPA.150 Noodlandingen op het water — vleugelvliegtuigen

De exploitant mag een vliegtuig met een toegestane passagierscapaciteit van meer dan dertig passagiers alleen gebruiken voor vluchten boven water waarbij de afstand tot een voor een noodlanding geschikte plaats te land meer dan 120 minuten vliegen op kruissnelheid, of meer dan 400 zeemijlen bedraagt (het eerst overschreden maximum geldt) indien het vliegtuig voldoet aan de eisen voor noodlandingen te water zoals voorgeschreven in de van toepassing zijnde luchtwaardigheidsvoorschriften.

CAT.GEN.MPA.155 Vervoer van oorlogswapens en -munitie

a) De exploitant mag alleen oorlogswapens of -munitie vervoeren als alle landen waarvan het luchtruim zal worden gebruikt voor de vlucht hiervoor toestemming hebben verleend.

▼B

b) Wanneer toestemming is verleend, dient de exploitant ervoor te zorgen dat oorlogswapens en -munitie:

1) op een plaats in het luchtvaartuig worden opgeborgen die tijdens de vlucht niet toegankelijk is voor passagiers, en

2) in het geval van vuurwapens, ongeladen zijn.

c) De exploitant dient ervoor te zorgen dat de gezagvoerder vóór aanvang van de vlucht op de hoogte wordt gesteld van de aard van alle te vervoeren oorlogswapens en -munitie en de plaats ervan aan boord van het luchtvaartuig.

CAT.GEN.MPA.160 Vervoer van sportwapens en -munitie

a) De exploitant dient alle redelijke maatregelen te treffen om ervoor te zorgen dat alle door de lucht te vervoeren sportwapens aan hem worden gemeld.

b) De exploitant die het vervoer van sportwapens op zich neemt, dient ervoor te zorgen dat deze:

1) op een plaats in het luchtvaartuig worden opgeborgen die tijdens de vlucht niet toegankelijk is voor passagiers, en

2) in het geval van vuurwapens of andere wapens die munitie kunnen bevatten, ongeladen zijn.

c) Munitie voor sportwapens mag in de gecontroleerde bagage van de passagiers worden vervoerd, met enkele beperkingen, overeenkomstig de Technische Voorschriften.

CAT.GEN.MPA.161 Vervoer van sportwapens en -munitie — versoepelingen

Onverminderd CAT.GEN.MPA.160 b) mag op helikopters met een gecertificeerde maximale startmassa van 3 175 kg waarmee overdag wordt gevlogen via routes op basis van visuele oriëntatiepunten, een sportwapen aan boord worden meegenomen op een plaats die tijdens de vlucht toegankelijk is, mits de exploitant gepaste procedures heeft vastgesteld en het praktisch niet mogelijk is om het op een ontoegankelijke plaats op te bergen tijdens de vlucht.

CAT.GEN.MPA.165 Methode van personenvervoer

De exploitant treft alle maatregelen om ervoor te zorgen dat niemand zich ophoudt in enig deel van het luchtvaartuig dat niet ontworpen is als verblijfplaats van personen, tenzij de gezagvoerder tijdelijk toegang heeft verleend:

a) teneinde maatregelen te kunnen nemen die noodzakelijk zijn voor de veiligheid van het luchtvaartuig of een zich hierin bevindend persoon, dier of goed, of

b) tot een deel van het luchtvaartuig waarin vracht of voorraden worden vervoerd, mits dat deel ontworpen is voor betreding door personen tijdens de vlucht.

CAT.GEN.MPA.170 Alcohol en verdovende middelen

De exploitant dient alle redelijke maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat niemand zich in een luchtvaartuig begeeft of bevindt die zodanig onder invloed van alcohol of verdovende middelen verkeert dat de veiligheid van het luchtvaartuig en de inzittenden in gevaar kan komen.

▼B

CAT.GEN.MPA.175 In gevaar brengen van de veiligheid

De exploitant dient alle redelijke maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat niemand dusdanig roekeloos of onachtzaam handelt of nalaat te handelen dat:

a) een luchtvaartuig of een daarin aanwezige persoon in gevaar wordt gebracht, of

b) dit ertoe leidt of niet verhindert dat een persoon of goed door een luchtvaartuig in gevaar wordt gebracht.

CAT.GEN.MPA.180 Documenten, handleidingen en informatie aan boord

a) De volgende documenten, handleidingen en informatie dienen bij iedere vlucht aan boord te worden meegenomen. Het betreft originelen of kopieën, tenzij anders aangegeven:

1) het vlieghandboek of gelijkwaardige documenten;

2) het oorspronkelijke bewijs van inschrijving;

3) het oorspronkelijke bewijs van luchtwaardigheid;

4) het geluidscertificaat, inclusief een vertaling in de Engelse taal indien die is verschaft door de met de afgifte van het geluidscertificaat belaste autoriteit;

5) een gecertificeerde kopie van het air operator certificate (AOC);

6) de activiteitenspecificaties die relevant zijn voor het luchtvaartuigtype en met het AOC zijn afgegeven;

7) de originele zendmachtiging van het luchtvaartuig, voor zover van toepassing;

8) het certificaat (de certificaten) van de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering;

9) het journaal of gelijkwaardig document voor het luchtvaartuig;

10) het technisch journaal, overeenkomstig bijlage I (deel-M) bij Verordening (EG) nr. 2042/2003;

11) nadere gegevens over het ingediende ATS-vliegplan, indien van toepassing;

12) actuele en geschikte luchtvaartkaarten voor de route van de voorgestelde vlucht en alle routes waarnaar naar redelijke verwachting kan worden uitgeweken;

13) procedures en informatie aan de hand van visuele signalen voor gebruik door onderscheppende en onderschepte luchtvaartuigen;

14) informatie betreffende opsporings- en reddingsdiensten voor het gebied van de geplande vlucht, die eenvoudig toegankelijk moet zijn in de cockpit;

15) de meest recente delen van het vluchthandboek die van belang zijn voor de taken van de bemanningsleden, welke voor hen eenvoudig toegankelijk moeten zijn;

16) de MUL;

17) kennisgevingen aan luchtvarenden (NOTAMs) en voorlichtingsdocumenten van de luchtvaartinlichtingendienst (AIS);

18) relevante meteorologische informatie;

19) vracht- en/of passagiersverklaringen, voor zover van toepassing;

20) massa- en zwaartepuntsdocumentatie;

21) het vliegplan, indien van toepassing;

▼B

22) melding van speciale categorieën passagiers en speciale ladingen, voor zover van toepassing, en

23) enige andere documentatie die betrekking heeft op de vlucht of vereist is door de landen die bij de vlucht zijn betrokken.

b) Onverminderd het bepaalde onder a) mogen de volgende documenten en informatie in plaats daarvan worden bewaard op het luchtvaartterrein of de operationele locatie voor VFR-vluchten overdag met anders dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen die binnen 24 uur op hetzelfde luchtvaartterrein of dezelfde exploitatievestiging opstijgen en landen, of die binnen een plaatselijk gebied blijven zoals aangegeven in het vluchthandboek:

1) geluidscertificaat;

2) zendmachtiging van het luchtvaartuig;

3) journaal of gelijkwaardig;

4) technisch journaal van het luchtvaartuig;

5) kennisgevingen aan luchtvarenden (NOTAMs) en voorlichtingsdocumenten van de luchtvaartinlichtingendienst (AIS);

6) meteorologische informatie;

7) melding van speciale categorieën passagiers en speciale ladingen, voor zover van toepassing, en

8) massa- en zwaartepuntsdocumentatie.

c) Onverminderd het bepaalde onder a) mag de vlucht bij verlies of diefstal van de onder a), punt 2) tot en met 8), gespecificeerde documenten worden voortgezet tot de bestemming of een plaats waar vervangingsdocumenten kunnen worden verstrekt, is bereikt.

CAT.GEN.MPA.185 Op de grond te bewaren informatie

a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat ten minste voor de duur van elke vlucht of reeks vluchten:

1) Informatie die betrekking heeft op de vlucht en passend is voor het type activiteit op de grond wordt bewaard, en

2) de informatie bewaard blijft tot een kopie ervan zich bevindt op de plaats waar zij wordt opgeslagen, of, indien dit praktisch niet uitvoerbaar is,

3) dezelfde informatie wordt meegevoerd in een brandvrije houder in het luchtvaartuig.

b) De onder a) bedoelde informatie omvat:

1) een kopie van het navigatieplan, voor zover van toepassing;

2) kopieën van de relevante delen van het technisch journaal van het luchtvaartuig;

3) routespecifieke NOTAM-documentatie indien de exploitant hierin wijzigingen heeft aangebracht;

4) massa- en zwaartepuntsdocumentatie, indien vereist, en

5) melding van speciale ladingen.

CAT.GEN.MPA.190 Overleggen van documenten en gegevens

De gezagvoerder dient, binnen een redelijke tijd nadat een door de autoriteit gemachtigde persoon hem hierom heeft verzocht, aan die persoon de documentatie te verstrekken welke aan boord aanwezig dient te zijn.

CAT.GEN.MPA.195 Bewaren, overleggen en gebruiken van opnames van de vluchtgegevensrecorder

a) Na een ongeval of incident waarvoor meldingsplicht geldt, dient de exploitant van een luchtvaartuig de oorspronkelijke opgenomen gegevens gedurende een periode van zestig dagen te bewaren, tenzij de onderzoeksinstantie anders beslist.

▼B

b) De exploitant voert operationele controles en beoordelingen uit van opnames van de vluchtgegevensrecorder, de cockpitgeluidsrecorder en gegevensverbindingen om te waarborgen dat de recorders nog goed functioneren.

c) De exploitant dient de opnames te bewaren voor de gebruiksperiode van de vluchtgegevensrecorder zoals voorgeschreven in CAT.IDE.A.190 of CAT.IDE.H.190, behalve dat voor het testen en onderhouden van de vluchtgegevensrecorder maximaal één uur van het oudste opgenomen materiaal op het tijdstip van testen mag worden gewist.

d) De exploitant houdt documentatie bij die actueel wordt gehouden en die de nodige informatie bevat waarmee oorspronkelijke gegevens van de vluchtgegevensrecorder kunnen worden omgezet in parameters die in technische eenheden worden uitgedrukt.

e) De exploitant stelt alle vluchtrecorderopnames die bewaard zijn gebleven beschikbaar indien zulks wordt bepaald door de bevoegde autoriteit.

f) Onverminderd Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad ([1]):

1) mogen opnames van de cockpitgeluidsrecorder alleen worden gebruikt voor andere doeleinden dan het onderzoeken van meldingsplichtige ongevallen of incidenten, als alle betrokken bemanningsleden en al het onderhoudspersoneel hiervoor toestemming geven;

2) mogen opnames van de vluchtgegevensrecorder of gegevensverbindingen niet voor andere doeleinden worden gebruikt dan voor het onderzoeken van meldingsplichtige ongevallen of incidenten, als dergelijke opnames:

i) door de exploitant uitsluitend worden gebruikt voor luchtwaardigheids- of onderhoudsdoeleinden, of

ii) niet-identificeerbaar zijn gemaakt, of

iii) volgens specifieke beveiligingsprocedures worden overgedragen.

CAT.GEN.MPA.200 Vervoer van gevaarlijke goederen

a) Tenzij anderszins toegestaan uit hoofde van deze bijlage, vindt luchtvervoer van gevaarlijke goederen plaats overeenkomstig bijlage 18 bij het Verdrag van Chicago, zoals laatstelijk gewijzigd bij en aangevuld door de *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (ICAO Doc 9284-AN/905), inclusief de supplementen en eventuele andere addenda of corrigenda.

b) Gevaarlijke goederen mogen alleen door een exploitant worden vervoerd in overeenstemming met bijlage V (deel-SPA), subdeel G, behalve wanneer:

1) zij niet onder de Technische Voorschriften vallen, overeenkomstig deel 1 van die Voorschriften, of

2) zij aan boord of in bagage zijn meegenomen door passagiers of bemanningsleden, in overeenstemming met de bepalingen van deel 8 van de Technische Voorschriften.

c) De exploitant stelt procedures op om te waarborgen dat alle redelijke maatregelen zijn getroffen om te voorkomen dat onbedoeld gevaarlijke goederen aan boord worden vervoerd.

d) De exploitant verstrekt de personeelsleden de nodige informatie waarmee zij hun verantwoordelijkheden kunnen nakomen, zoals vereist bij de Technische Voorschriften.

e) De exploitant meldt de volgende gevallen, overeenkomstig de Technische Voorschriften, onverwijld aan de bevoegde autoriteit en de relevante autoriteit van het land waar de gevallen zich hebben voorgedaan:

1) incidenten en ongevallen met gevaarlijke goederen;

([1]) PB L 295 van 12.11.2010, blz. 35.

▼B

2) de vondst van niet-gedeclareerde of verkeerd gedeclareerde gevaarlijke goederen in vracht of post, of

3) de vondst van gevaarlijke goederen die aan boord of in bagage zijn meegenomen door passagiers of bemanningsleden, in afwijking van de bepalingen van deel 8 van de Technische Voorschriften.

f) De exploitant zorgt ervoor dat passagiers overeenkomstig de Technische Voorschriften informatie krijgen over gevaarlijke goederen.

g) De exploitant zorgt ervoor dat opschriften met informatie over het vervoer van gevaarlijke goederen worden verstrekt op ontvangstpunten van vracht, zoals voorgeschreven in de Technische Voorschriften.

SUBDEEL B

VLUCHTUITVOERINGSPROCEDURES

SECTIE 1

Motoraangedreven luchtvaartuigen

CAT.OP.MPA.100 Gebruik van luchtverkeersdiensten

a) De exploitant zorgt ervoor dat:

1) voor alle vluchten gebruik wordt gemaakt van luchtverkeersdiensten die bij het luchtruim horen en van de toepasselijke regels voor luchtruimgebruik, wanneer deze beschikbaar zijn;

2) tijdens een vlucht gegeven vluchtuitvoeringsinstructies die een wijziging ten opzichte van het ATS-vliegplan behelzen, worden gecoördineerd met de passende luchtverkeersdienst alvorens de instructies aan het luchtvaartuig worden doorgegeven, indien dit praktisch mogelijk is.

b) Onverminderd het bepaalde onder a) is het gebruik van luchtverkeersdiensten niet vereist, tenzij dit op grond van luchtruimeisen verplicht is voor:

1) VFR-vluchten overdag van anders dan complexe motoraangedreven vleugelvliegtuigen;

2) helikopters met een gecertificeerde maximale startmassa van 3 175 kg waarmee overdag wordt gevlogen via routes op basis van visuele oriëntatiepunten, of

3) plaatselijke helikoptervluchten,

mits de afspraken voor opsporing en redding kunnen worden nagekomen.

CAT.OP.MPA.105 Gebruik van luchtvaartterreinen en exploitatievestigingen

a) De exploitant mag alleen luchtvaartterreinen en exploitatiegebieden gebruiken die geschikt zijn voor het desbetreffende type luchtvaartuig en de desbetreffende soort vlucht.

b) Het gebruik van exploitatievestigingen is enkel van toepassing op:

1) andere dan complexe motoraangedreven vleugelvliegtuigen, en

2) helikopters.

CAT.OP.MPA.106 Gebruik van afgelegen luchtvaartterreinen — vleugelvliegtuigen

a) Voor het gebruik van een afgelegen luchtvaartterrein als bestemmingsluchtvaartterrein met vleugelvliegtuigen dient de bevoegde autoriteit vooraf goedkeuring te verlenen.

b) Een afgelegen luchtvaartterrein is een terrein waarvoor de vereiste uitwijkbrandstof en eindreservebrandstof naar het dichtstbijzijnde adequate bestemmingsuitwijkluchtvaartterrein meer dan het volgende bedraagt:

1) voor vleugelvliegtuigen met zuigermotoren, brandstof voor een vliegtijd van 45 minuten plus 15 % van de geplande vliegtijd op kruishoogte of 2 uur, indien dit minder is, of

▼B

2) voor vleugelvliegtuigen met turbinemotoren, brandstof voor een vliegtijd van 2 uur op normaal kruisverbruik boven het bestemmingsluchtvaartterrein, inclusief eindreservebrandstof.

CAT.OP.MPA.107 Geschikt luchtvaartterrein

De exploitant beschouwt een luchtvaartterrein als geschikt indien het op het verwachte moment van gebruik beschikbaar is en uitgerust is met noodzakelijke diensten zoals luchtverkeersdiensten, voldoende licht, communicatie, weerrapporten, navigatiehulpmiddelen en noodhulpdiensten.

CAT.OP.MPA.110 Start- en landingsminima van het luchtvaartterrein

a) De exploitant dient start- en landingsminima vast te stellen voor ieder vertrek-, bestemmings- of uitwijkluchtvaartterrein dat hij voornemens is te gebruiken. Deze minima mogen niet lager zijn dan de waarden welke voor de betreffende luchtvaartterreinen zijn vastgesteld door het land waarin het luchtvaartterrein is gelegen, tenzij dit land de minima uitdrukkelijk heeft goedgekeurd. Alle door de bevoegde autoriteit opgelegde verhogingen dienen bij de minima te worden opgeteld.

b) Met het gebruik van een HUD (head-updisplay), HUDLS (head-updisplay-landingssysteem) of EVS (systeem voor zichtverbetering) mogen vluchten worden uitgevoerd met een lager zicht dan de vastgestelde start- en landingsminima van het luchtvaartterrein, mits deze overeenkomstig SPA.LVO zijn goedgekeurd.

c) Bij de vaststelling van start- en landingsminima voor het luchtvaartterrein houdt de exploitant rekening met:

1) het type, de prestaties en de vliegeigenschappen van het luchtvaartuig;

2) de samenstelling, bekwaamheid en ervaring van de cockpitbemanning;

3) de afmetingen en kenmerken van de banen/gebieden voor eindnadering en opstijgen (FATO's) welke voor gebruik in aanmerking komen;

4) de geschiktheid en prestaties van de beschikbare visuele en niet-visuele hulpmiddelen op de grond;

5) de in het luchtvaartuig aanwezige uitrusting voor navigatie en/of controle van de vliegbaan tijdens de start, de nadering, het flare-manoeuvre, de landing, de uitloop en de afgebroken nadering;

6) voor de bepaling van de hoogtemarge boven hindernissen, de hindernissen welke aanwezig zijn in de gebieden voor de nadering, afgebroken nadering en het wegklimmen en die vereist zijn voor de uitvoering van noodprocedures;

7) de laagste hindernisvrije hoogte ten behoeve van de instrumentnaderingsprocedures;

8) de middelen om de weersomstandigheden te bepalen en daarvan verslag uit te brengen, en

9) de vluchttechniek die wordt gebruikt bij de eindnadering.

d) De exploitant geeft in het vluchthandboek aan op welke wijze de start- en landingsminima voor het luchtvaartterrein worden bepaald.

e) De minima voor een specifieke naderings- en landingsprocedure mogen alleen worden gebruikt als aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1) de grondapparatuur, vermeld op de respectieve kaart die voor de beoogde procedure is vereist, is in werking;

▼B

2) de luchtvaartuigsystemen die zijn vereist voor het soort nadering zijn in werking;

3) aan de voorgeschreven prestatiecriteria van het luchtvaartuig is voldaan, en

4) de bemanning is op passende wijze gekwalificeerd.

CAT.OP.MPA.115 Vluchttechniek voor nadering — vleugelvliegtuigen

a) Alle naderingen dienen te worden gevlogen als gestabiliseerde naderingen, tenzij de bevoegde autoriteit anderszins goedkeuring heeft gegeven voor een bepaalde nadering op een bepaalde baan.

b) Niet-precisienaderingen

1) De techniek voor eindnadering met continue daling dient te worden gebruikt voor alle niet-precisienaderingen.

2) Onverminderd het bepaalde onder 1) mag een andere vluchttechniek voor nadering worden gebruikt voor een bepaalde combinatie van nadering/baan indien deze door de bevoegde autoriteit is goedgekeurd. In dergelijke gevallen wordt de toepasselijke minimale zichtbare baanlengte:

i) verhoogd met 200 m voor vleugelvliegtuigen van categorie A en B, en met 400 m voor vleugelvliegtuigen van categorie C en D, of

ii) voor luchtvaartterreinen waar het van algemeen belang is de huidige activiteiten te behouden en geen toepassing mogelijk is van de eindnadering met continue daling, vastgesteld en periodiek herzien door de bevoegde autoriteit, waarbij rekening wordt gehouden met de ervaring, het opleidingsprogramma en de kwalificatie van de cockpitbemanning van de exploitant.

CAT.OP.MPA.120 Naderingen met radar aan boord voor operaties over water — helikopters

a) Een nadering met radar aan boord mag alleen worden ondernomen als:

1) de radar koersgeleiding biedt voor het houden van afstand tot hindernissen, en

2) ofwel:

i) de minimumdalingshoogte (MDH) wordt bepaald vanaf een radiohoogtemeter, of

ii) de minimumdalingshoogte (MDA) plus een passende marge wordt toegepast.

b) Naderingen met radar aan boord bij boortorens of schepen die onderweg zijn, mogen alleen met meerkoppige bemanningen worden uitgevoerd.

c) Het beslissingsbereik moet voldoende ruimte bieden om afstand te houden tot hindernissen in de afgebroken nadering van een bestemming waarvoor een nadering met radar aan boord is gepland.

d) De nadering mag buiten het beslissingsbereik of onder MDA/H alleen worden voortgezet wanneer op de plaats van bestemming een visueel referentiepunt waarneembaar is.

e) Voor vluchten met één piloot moeten de MDA/H en het beslissingsbereik met gepaste stappen worden verhoogd.

CAT.OP.MPA.125 Instrumentvertrek- en naderingsprocedures

a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat de instrumentvertrek- en naderingsprocedures worden toegepast die zijn vastgesteld door het land waarin het luchtvaartterrein is gelegen.

b) Onverminderd het bepaalde onder a) mag de gezagvoerder met toestemming van de luchtverkeersleiding afwijken van een gepubliceerde vertrek- of aankomstroute, mits de criteria voor de hindernisvrije hoogte in acht worden genomen en volledig rekening wordt gehouden met de bedrijfsomstandigheden. De eindnadering dient in ieder geval visueel of volgens de vastgestelde instrumentnaderingsprocedures te worden uitgevoerd.

▼B

c) Onverminderd het bepaalde onder a) mag de exploitant procedures gebruiken die afwijken van die onder a), mits deze zijn goedgekeurd door het land waar het luchtvaartterrein zich bevindt en in het vluchthandboek zijn vastgelegd.

CAT.OP.MPA.130 Procedures ter beperking van geluidshinder — vleugelvliegtuigen

a) Met uitzondering van VFR-vluchten van andere dan complexe motoraangedreven vleugelvliegtuigen stelt de exploitant gepaste operationele aankomst-/naderingsprocedures vast voor ieder type vleugelvliegtuig, waarbij er rekening mee wordt gehouden dat het geluidsniveau van het luchtvaartuig tot een minimum moet worden beperkt.

b) De procedures moeten:

1) waarborgen dat veiligheid voorrang heeft op de beperking van geluidshinder, en

2) eenvoudig en veilig zijn, zonder aanzienlijke toename van de werklast van de bemanning tijdens kritieke stadia van de vlucht.

CAT.OP.MPA.131 Procedures ter beperking van geluidshinder — helikopters

a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat het effect van helikopterlawaai bij start- en landingsprocedures tot een minimum wordt beperkt.

b) De procedures moeten:

1) waarborgen dat veiligheid voorrang heeft op de beperking van geluidshinder, en

2) eenvoudig en veilig zijn, zonder aanzienlijke toename van de werklast van de bemanning tijdens kritieke stadia van de vlucht.

CAT.OP.MPA.135 Vliegroutes en vlieggebieden — algemeen

a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat vluchtuitvoering alleen plaatsvindt langs routes en in gebieden waarvoor het volgende geldt:

1) alle voor de geplande vlucht benodigde grondvoorzieningen en -diensten, met inbegrip van meteorologische diensten, zijn aanwezig;

2) de prestaties van het luchtvaartuig zijn zodanig dat kan worden voldaan aan de eisen inzake minimumvlieghoogte;

3) de uitrusting van het luchtvaartuig voldoet aan de minimumeisen voor de geplande vlucht, en

4) de benodigde kaarten zijn beschikbaar.

b) De exploitant dient ervoor te zorgen dat vluchtuitvoering plaatsvindt in overeenstemming met alle door de bevoegde autoriteit opgelegde beperkingen met betrekking tot de vliegroutes en -gebieden.

c) Het bepaalde onder a), punt 1), is niet van toepassing op VFR-vluchten overdag van andere dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen die vertrekken van en aankomen op hetzelfde luchtvaartterrein of exploitatiegebied.

CAT.OP.MPA.136 Vliegroutes en vlieggebieden — eenmotorige vleugelvliegtuigen

De exploitant dient ervoor te zorgen dat vluchten met eenmotorige vleugelvliegtuigen alleen worden uitgevoerd langs routes of in gebieden waar oppervlakken beschikbaar zijn waar een veilige noodlanding kan worden uitgevoerd.

▼B

CAT.OP.MPA.137 Vliegroutes en vlieggebieden — helikopters

De exploitant zorgt ervoor dat:

a) voor helikopters van prestatieklasse 3 oppervlakken beschikbaar zijn waar een veilige noodlanding kan worden uitgevoerd, behalve wanneer de helikopter een erkenning heeft voor vluchten in overeenstemming met CAT.POL.H.420;

b) voor helikopters van prestatieklasse 3 die over kusten vliegen, het vluchthandboek procedures bevat waarmee wordt gewaarborgd dat de breedte van de kuststrook en de uitrusting aan boord consistent zijn met de omstandigheden tijdens de vlucht.

CAT.OP.MPA.140 Maximale afstand tot een geschikt luchtvaartterrein voor tweemotorige vliegtuigen zonder ETOPS-toestemming

a) Tenzij de bevoegde autoriteit hiervoor toestemming verleent in overeenstemming met bijlage V (deel-SPA), subdeel F, mag een exploitant geen gebruik maken van een tweemotorig vliegtuig op een route waarvan, in standaard windstille omstandigheden, enig punt verder verwijderd is van een geschikt luchtvaartterrein dan:

   1) voor vliegtuigen van prestatieklasse A met:

      i) een maximale operationele passagiersconfiguratie van 20 of meer, of

      ii) een maximale startmassa van 45 360 kg of meer,

      de afstand die gevlogen wordt in 60 minuten bij de kruissnelheid met één uitgevallen motor, bepaald volgens b);

   2) voor vliegtuigen van prestatieklasse A met:

      i) een maximale operationele passagiersconfiguratie van 19 of minder, en

      ii) een maximale startmassa van minder dan 45 360 kg,

      de afstand die in 120 minuten of, met de goedkeuring van de bevoegde autoriteit, in maximaal 180 minuten voor straalvliegtuigen, wordt gevlogen bij de kruissnelheid met één uitgevallen motor, bepaald volgens b);

   3) voor vliegtuigen van prestatieklasse B of C:

      i) de afstand die gevlogen wordt in 120 minuten bij de kruissnelheid met één uitgevallen motor, bepaald volgens b), of

      ii) 300 zeemijlen, indien dit lager is.

b) De exploitant dient ten behoeve van de berekening van de afstand tot een geschikt luchtvaartterrein een snelheid vast te stellen voor elk tweemotorig vliegtuigtype of elke variant daarvan die hij gebruikt, met een maximum van V_{MO} (maximale vliegsnelheid), gebaseerd op de werkelijke luchtsnelheid die het vliegtuig kan aanhouden met één uitgevallen motor.

c) De exploitant dient de volgende gegevens, specifiek voor elk type of elke variant, in het vluchthandboek op te nemen:

   1) de vastgelegde kruissnelheid met één uitgevallen motor, en

   2) de vastgelegde maximale afstand tot een geschikt luchtvaartterrein.

d) Voor het verkrijgen van de goedkeuring waarnaar wordt verwezen in a), punt 2), dient de exploitant het volgende aan te tonen:

   1) de combinatie van vleugelvliegtuig en motor heeft een typeontwerp voor gebruik van tweemotorige vliegtuigen over langere afstanden (ETOPS) en betrouwbaarheidserkenning voor de bedoelde vlucht;

▼B

2) er is een reeks voorwaarden vervuld waarmee wordt gewaarborgd dat het vleugelvliegtuig en de motoren dusdanig worden onderhouden dat wordt voldaan aan de noodzakelijke betrouwbaarheidscriteria, en

3) de cockpitbemanning en al het andere vluchtuitvoeringspersoneel zijn opgeleid en op passende wijze gekwalificeerd voor de bedoelde vlucht.

CAT.OP.MPA.145 Vaststelling van minimumvlieghoogten

a) De exploitant dient voor alle te vliegen routesegmenten het volgende vast te stellen:

1) minimumvlieghoogten, zodanig dat de vereiste hoogtemarge boven het terrein is gewaarborgd, rekening houdend met de eisen van subdeel C, en

2) een methode waarmee de cockpitbemanning die hoogten bepaalt.

b) De methode voor het vaststellen van de minimumvlieghoogten dient te worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.

c) Wanneer de door de exploitant vastgestelde minimumvlieghoogten en die van het land waarboven wordt gevlogen van elkaar afwijken, zijn de hogere waarden van toepassing.

CAT.OP.MPA.150 Brandstofbeleid

a) De exploitant dient een brandstofbeleid vast te stellen ten behoeve van de vluchtplanning en het wijzigen van het vliegplan tijdens de vlucht, teneinde te garanderen dat op elke vlucht voldoende brandstof wordt meegevoerd voor de geplande uitvoering alsook een reserve voor eventuele wijzigingen van de geplande uitvoering. Het brandstofbeleid en wijzigingen daarvan moeten vooraf worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.

b) De exploitant zorgt ervoor dat de planning van de vluchten ten minste is gebaseerd op:

1) procedures in het vluchthandboek en:

i) door de luchtvaartuigfabrikant verstrekte gegevens, of

ii) de meest recente, luchtvaartuigspecifieke gegevens van een systeem dat het brandstofverbruik controleert,

en

2) de omstandigheden waaronder de vlucht zal plaatsvinden, met inbegrip van:

i) gegevens over het brandstofverbruik van het luchtvaartuig;

ii) verwachte massa's;

iii) verwachte weersomstandigheden, en

iv) procedures en restricties van instanties die luchtvaartnavigatiediensten verlenen.

c) De exploitant dient ervoor te zorgen dat er bij de aan de vlucht voorafgaande berekening van de bruikbare brandstof die voor de vlucht nodig is, rekening wordt gehouden met:

1) brandstof voor het taxiën;

2) brandstof voor de vlucht;

3) reservebrandstof, bestaande uit:

i) brandstof voor onvoorziene omstandigheden;

ii) uitwijkbrandstof, indien een bestemmingsuitwijkluchtvaartterrein is voorgeschreven;

iii) eindreservebrandstof, en

▼B

iv) aanvullende brandstof, indien deze voorgeschreven is voor het type vluchtuitvoering,

en

4) extra brandstof, indien de gezagvoerder dit vraagt.

d) De exploitant dient ervoor te zorgen dat, wanneer een vlucht een andere route moet nemen of naar een ander bestemmingsluchtvaartterrein moet vliegen dan oorspronkelijk gepland en het vliegplan derhalve tijdens de vlucht moet worden gewijzigd, de procedures voor het berekenen van de benodigde bruikbare brandstof de volgende componenten omvatten:

1) brandstof voor de rest van de vlucht, en

2) reservebrandstof, bestaande uit:

i) brandstof voor onvoorziene omstandigheden;

ii) uitwijkbrandstof, indien een bestemmingsuitwijkluchtvaartterrein is voorgeschreven;

iii) eindreservebrandstof, en

iv) aanvullende brandstof, indien deze voorgeschreven is voor het type vluchtuitvoering,

en

3) extra brandstof, indien de gezagvoerder dit vraagt.

CAT.OP.MPA.151 Brandstofbeleid — versoepelingen

a) Onverminderd CAT.OP.MPA.150, onder b) tot en met d), voor vluchtuitvoeringen met vliegtuigen van prestatieklasse B, zorgt de exploitant ervoor dat er bij de aan de vlucht voorafgaande berekening van de bruikbare brandstof die voor de vlucht nodig is, rekening wordt gehouden met:

i) brandstof voor het taxiën, indien dit significant is;

ii) brandstof voor de vlucht;

iii) reservebrandstof, bestaande uit:

A) brandstof voor onvoorziene omstandigheden, die ten minste 5 % bedraagt van de brandstof voor de geplande vlucht of, bij herziening van het vliegplan tijdens de vlucht, 5 % van de brandstof voor de rest van de vlucht, en

B) de eindreservebrandstof die nodig is om nogmaals gedurende 45 minuten (zuigermotoren) of gedurende 30 minuten (turbinemotoren) te vliegen;

iv) de uitwijkbrandstof die nodig is om het bestemmingsuitwijkluchtvaartterrein via de bestemming te bereiken, indien een bestemmingsuitwijkluchtvaartterrein is voorgeschreven, en

v) extra brandstof, indien de gezagvoerder daarom heeft gevraagd.

b) Onverminderd CAT.OP.MPA.150, onder b) tot en met d), voor helikopters met een gecertificeerde maximale startmassa van 3 175 kg waarmee overdag wordt gevlogen via routes op basis van visuele oriëntatiepunten of plaatselijke helikoptervluchten dient het brandstofbeleid zodanig te zijn dat de eindreservebrandstof na afloop van de vlucht of reeks vluchten niet minder is dan een hoeveelheid die toereikend is voor:

1) 30 minuten vliegtijd op normale kruissnelheid, of

2) 20 minuten vliegtijd op normale kruissnelheid wanneer wordt gevlogen binnen een gebied met continue en geschikte landingsterreinen in geval van nood.

▼B

CAT.OP.MPA.155 Vervoer van speciale categorieën passagiers

a) Personen die bijzondere omstandigheden, bijstand en/of apparaten nodig hebben wanneer zij meevliegen, dienen te worden beschouwd als speciale categorieën passagiers, waaronder ten minste de volgende personen:

1) personen met verminderde mobiliteit, zonder afbreuk te doen aan Verordening (EG) nr. 1107/2006: alle personen wier mobiliteit is beperkt door een fysieke handicap, sensorisch of locomotorisch, permanent of tijdelijk, een geestelijke handicap of stoornis, enige andere oorzaak van een handicap, of leeftijd;

2) baby's en alleenreizende kinderen, en

3) personen die het land worden uitgezet, passagiers die niet tot het land kunnen worden toegelaten of gevangenen die onder arrest staan.

b) Speciale categorieën passagiers dienen te worden vervoerd onder omstandigheden waarin de veiligheid van het luchtvaartuig en de passagiers is gewaarborgd volgens door de exploitant vastgestelde procedures.

c) Speciale categorieën passagiers mogen geen stoel toegewezen krijgen of innemen die rechtstreeks toegang biedt tot nooduitgangen of waar hun aanwezigheid:

1) bemanningsleden kan hinderen in hun werkzaamheden;

2) de toegang tot nooduitrusting kan versperren, of

3) noodevacuatie van het vliegtuig kan belemmeren.

d) De gezagvoerder dient vooraf te worden geïnformeerd wanneer speciale categorieën passagiers worden vervoerd.

CAT.OP.MPA.160 Opbergen van bagage en vracht

De exploitant stelt procedures vast om te garanderen dat:

a) alleen handbagage die adequaat en veilig kan worden opgeborgen, wordt meegenomen in het passagierscompartiment, en

b) alle aan boord aanwezige bagage en vracht welke bij verschuiving verwondingen of schade zou kunnen veroorzaken of looppaden en uitgangen zou kunnen blokkeren, in opbergruimtes wordt geplaatst waarmee verplaatsing wordt voorkomen.

CAT.OP.MPA.165 Passagiersstoelen

De exploitant stelt procedures vast teneinde te garanderen dat passagiers op zodanige plaatsen zitten dat zij, ingeval noodevacuatie nodig is, kunnen bijdragen tot de ontruiming van het luchtvaartuig en deze niet hinderen.

CAT.OP.MPA.170 Voorlichting van passagiers

De exploitant zorgt ervoor dat passagiers:

a) voorlichting en demonstraties krijgen met betrekking tot veiligheid, in een vorm die de toepassing van de procedures in geval van nood vergemakkelijkt, en

b) een kaart met veiligheidsaanwijzingen krijgen waarop de werking van de nooduitrusting en nooduitgangen waarvan passagiers waarschijnlijk gebruik zouden kunnen maken, wordt uitgebeeld.

CAT.OP.MPA.175 Voorbereiding van de vlucht

a) Voor iedere geplande vlucht wordt een navigatieplan opgesteld op basis van de luchtvaartuigprestaties, overige operationele beperkingen en de relevante verwachte omstandigheden op de te volgen route en op de desbetreffende luchtvaartterreinen/exploitatievestigingen.

▼B

b) De vlucht mag pas beginnen wanneer de gezagvoerder ervan overtuigd is dat:

1) kan worden voldaan aan alle onderdelen in punt 2.a.3 van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008 betreffende de luchtwaardigheid en registratie van het luchtvaartuig, instrumenten en uitrusting, massa en locatie van het zwaartepunt, bagage en vracht en beperkingen voor vluchtuitvoering;

2) het luchtvaartuig niet wordt gebruikt in strijd met de configuratieafwijkingslijst (CDL);

3) de voor de uitvoering van de vlucht voorgeschreven delen van het vluchthandboek aanwezig zijn;

4) de krachtens CAT.GEN.MPA.180 voorgeschreven documenten, aanvullende informatie en formulieren aan boord zijn;

5) actuele kaarten en bijbehorende documentatie of gelijkwaardige gegevens beschikbaar zijn voor de bedoelde exploitatie van het luchtvaartuig, met inbegrip van alle redelijkerwijs te verwachten afwijkingen van de koers;

6) de faciliteiten en diensten op de grond die vereist zijn voor de geplande vlucht, aanwezig en toereikend zijn;

7) voor de geplande vlucht kan worden voldaan aan de bepalingen van het vluchthandboek met betrekking tot brandstof, olie, zuurstofvoorraden, laagste veilige hoogten, start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen en beschikbaarheid van uitwijkluchtvaartterreinen, indien vereist, en

8) kan worden voldaan aan eventuele aanvullende operationele beperkingen.

c) Onverminderd het bepaalde onder a) is een navigatieplan niet vereist voor VFR-vluchten met:

1) andere dan complexe motoraangedreven vliegtuigen die op hetzelfde luchtvaartterrein of dezelfde exploitatievestiging opstijgen en landen, of

2) helikopters met een gecertificeerde maximale startmassa van 3 175 kg waarmee overdag wordt gevlogen via routes op basis van visuele oriëntatiepunten in een plaatselijk gebied zoals aangegeven in het vluchthandboek.

CAT.OP.MPA.180 Selectie van luchtvaartterreinen — vleugelvliegtuigen

a) Wanneer het wegens weeromstandigheden of de prestaties van het luchtvaartuig niet mogelijk is het luchtvaartterrein van vertrek te gebruiken als startuitwijkluchtvaartterrein, kiest de exploitant een ander geschikt startuitwijkluchtvaartterrein dat niet verder van het luchtvaartterrein van vertrek ligt dan:

1) voor tweemotorige vliegtuigen:

i) één uur vliegtijd met één uitgevallen motor bij de daarvoor in het vlieghandboek aangegeven kruissnelheid in standaard windstille omstandigheden op basis van de werkelijke startmassa, of

ii) de volgens bijlage V (deel-SPA), subdeel F, goedgekeurde ETOPS-uitwijktijd, onverminderd eventuele MUL-beperkingen, met een maximum van twee uur, bij één uitgevallen motor bij de daarvoor in het vlieghandboek aangegeven kruissnelheid in standaard windstille omstandigheden op basis van de werkelijke startmassa;

2) voor drie- en viermotorige vliegtuigen, twee uur vliegtijd met één uitgevallen motor bij de daarvoor in het vlieghandboek aangegeven kruissnelheid in standaard windstille omstandigheden op basis van de werkelijke startmassa.

▼B

Indien in het vlieghandboek geen kruissnelheid met één uitgevallen motor is vermeld, dient voor de berekening die snelheid te worden gebruikt die met de andere motor(en) op maximaal duurvermogen wordt bereikt.

b) De exploitant dient ten minste één bestemmingsuitwijkluchtvaartterrein te kiezen voor elke IFR-vlucht, tenzij het bestemmingsluchtvaartterrein een afgelegen luchtvaartterrein is of:

1) de duur van de geplande vlucht van start tot landing, of in het geval van wijziging van het vliegplan tijdens de vlucht in overeenstemming met CAT.OP.MPA.150, onder d), de resterende vliegtijd tot de bestemming niet meer dan 6 uur bedraagt, en

2) op het bestemmingsluchtvaartterrein twee afzonderlijke banen beschikbaar en bruikbaar zijn en de voor het bestemmingsluchtvaartterrein toepasselijke weerberichten en/of weersvoorspellingen of een combinatie daarvan aangeven dat, voor de periode van één uur vóór tot één uur na de verwachte aankomsttijd op het bestemmingsluchtvaartterrein, de wolkenbasis zal liggen op ten minste 2 000 ft of op circuithoogte + 500 ft, indien dit laatste hoger is, en het zicht op de grond ten minste 5 km zal bedragen;

c) De exploitant kiest twee bestemmingsuitwijkluchtvaartterreinen wanneer:

1) de toepasselijke weerberichten en/of weersvoorspellingen voor het bestemmingsluchtvaartterrein aangeven dat de weersomstandigheden gedurende een periode van één uur vóór tot één uur na de verwachte aankomsttijd op het bestemmingsluchtvaartterrein gelijk zullen zijn aan of slechter zullen zijn dan de toepasselijke planningsminima, of

2) er geen meteorologische informatie beschikbaar is.

d) De exploitant dient de vereiste uitwijkluchtvaartterreinen in het navigatieplan te vermelden.

CAT.OP.MPA.181 Selectie van luchtvaartterreinen en exploitatievestigingen — helikopters

a) Voor vluchten onder instrumentweersomstandigheden kiest de gezagvoerder een startuitwijkluchtvaartterrein binnen een uur vliegtijd op normale kruissnelheid als het wegens de weersomstandigheden niet mogelijk zou zijn terug te keren naar de plaats van vertrek.

b) Voor IFR- of VFR-vluchten waarbij op andere wijze wordt genavigeerd dan op basis van visuele oriëntatiepunten, vermeldt de gezagvoerder ten minste één bestemmingsuitwijkluchtvaartterrein in het navigatieplan, tenzij:

1) de bestemming een luchtvaartterrein is dat aan de kust ligt en de helikopter vanaf een offshore-locatie vliegt;

2) voor een vlucht naar enige andere landingsbestemming de duur van de vlucht en de weersomstandigheden zodanig zijn dat nadering en landing op het geschatte tijdstip van aankomst op de geplande landingslocatie mogelijk zijn onder zichtweersomstandigheden, of

3) de geplande landingslocatie afgelegen is en er geen uitwijkluchtvaartterrein beschikbaar is; in dit geval wordt een uiterst omkeerpunt (PNR) bepaald.

c) De exploitant kiest twee bestemmingsuitwijkluchtvaartterreinen wanneer:

1) de toepasselijke weerberichten en/of weersvoorspellingen voor het bestemmingsluchtvaartterrein aangeven dat de weersomstandigheden gedurende een periode van één uur vóór tot één uur na de verwachte aankomsttijd op het bestemmingsluchtvaartterrein gelijk zullen zijn aan of slechter zullen zijn dan de toepasselijke planningsminima, of

▼B

2) geen meteorologische informatie beschikbaar is voor het bestemmingsluchtvaartterrein.

d) De exploitant kan offshore-bestemmingsuitwijkluchtvaartterreinen kiezen wanneer de volgende criteria worden toegepast:

1) een offshore-bestemmingsuitwijkluchtvaartterrein wordt alleen na een PNR gebruikt. Vóór de PNR worden onshore-uitwijkluchtvaartterreinen gebruikt;

2) het moet mogelijk zijn om op het uitwijkluchtvaartterrein te landen met één uitgevallen motor;

3) voor zover mogelijk wordt beschikbaarheid van het dek gewaarborgd. De afmetingen, configuratie en het houden van afstand tot hindernissen van afzonderlijke landingsplaatsen voor helikopters of andere locaties worden beoordeeld om de operationele geschiktheid vast te stellen voor gebruik als uitwijkluchtvaartterrein door ieder voorgesteld te gebruiken helikoptertype;

4) bij de vaststelling van weerminima wordt rekening gehouden met de nauwkeurigheid en betrouwbaarheid van weersinformatie;

5) de MUL bevat specifieke bepalingen voor dit type vlucht, en

6) een offshore-uitwijkluchtvaartterrein wordt alleen geselecteerd als de exploitant hiertoe in het vluchthandboek een procedure heeft vastgelegd.

e) De exploitant dient de vereiste uitwijkluchtvaartterreinen in het navigatieplan te vermelden.

CAT.OP.MPA.185 Planningsminima voor IFR-vluchten — vleugelvliegtuigen

a) *Planningsminima voor startuitwijkluchtvaartterreinen*

De exploitant kiest alleen een luchtvaartterrein als startuitwijkluchtvaartterrein wanneer de toepasselijke weerberichten en/of weersvoorspellingen aangeven dat de weersomstandigheden gedurende een periode van één uur vóór tot één uur na de verwachte aankomsttijd op het luchtvaartterrein gelijk zullen zijn aan of beter zullen zijn dan de toepasselijke landingsminima die zijn vastgelegd overeenkomstig CAT.OP.MPA.110. Als de enige beschikbare naderingen niet-precisie- en/of circuitnaderingen zijn, dient rekening te worden gehouden met de wolkenbasis. Er dient rekening te worden gehouden met de eventuele beperkingen die voortvloeien uit het vliegen met één uitgevallen motor.

b) *Planningsminima voor een bestemmingsluchtvaartterrein dat geen afgelegen bestemmingsluchtvaartterrein is*

De exploitant kiest het bestemmingsluchtvaartterrein alleen wanneer:

1) de toepasselijke weerberichten en/of weersvoorspellingen aangeven dat de weersomstandigheden gedurende een periode van één uur vóór tot één uur na de verwachte aankomsttijd op het luchtvaartterrein gelijk zullen zijn aan of beter zullen zijn dan de volgende toepasselijke planningsminima:

i) zichtbare baanlengte (RVR)/zicht zoals bepaald in overeenstemming met CAT.OP.MPA.110, en

ii) voor een niet-precisienadering of een circuitnadering, de wolkenbasis op of boven MDH,

of

2) er worden twee bestemmingsuitwijkluchtvaartterreinen geselecteerd.

▼B

c) *Planningsminima voor een bestemmingsuitwijkluchtvaartterrein, afgelegen luchtvaartterrein, uitwijkluchtvaartterrein voor bijtanken onderweg, en-route-uitwijkluchtvaartterrein*

De exploitant kiest alleen een luchtvaartterrein voor een van deze doeleinden wanneer de toepasselijke weerberichten en/of weersvoorspellingen aangeven dat de weersomstandigheden gedurende een periode van één uur vóór tot één uur na de verwachte aankomsttijd op het luchtvaartterrein gelijk zullen zijn aan of beter zullen zijn dan de planningsminima in tabel 1.

Tabel 1

Planningsminima

Bestemmingsuitwijkluchtvaartterrein, afgelegen bestemmingsluchtvaartterrein, uitwijkluchtvaartterrein voor bijtanken onderweg en en-route-uitwijkluchtvaartterrein

Type nadering	Planningsminima
CAT II en III	CAT I RVR
CAT I	NPA RVR/VIS De wolkenbasis moet op of boven de MDH liggen
NPA	NPA RVR/VIS + 1 000 m De wolkenbasis moet op of boven de MDH + 200 ft liggen
Circuit	Circuit

CAT.OP.MPA.186 Planningsminima voor IFR-vluchten — helikopters

a) *Planningsminima voor startuitwijkluchtvaartterreinen*

De exploitant mag een luchtvaartterrein of landingsterrein alleen als startuitwijkluchtvaartterrein kiezen wanneer de toepasselijke weerberichten en/of weersvoorspellingen aangeven dat de weersomstandigheden gedurende een periode van één uur vóór tot één uur na de verwachte aankomsttijd op het startuitwijkluchtvaartterrein gelijk zullen zijn aan of beter zullen zijn dan de toepasselijke landingsminima die zijn vastgelegd overeenkomstig CAT.OP.MPA.110. Als de enige beschikbare naderingen niet-precisienaderingen zijn, dient rekening te worden gehouden met de wolkenbasis. Er dient rekening te worden gehouden met de eventuele beperkingen die voortvloeien uit het vliegen met één uitgevallen motor.

b) *Planningsminima voor bestemmingsluchtvaartterreinen en bestemmingsuitwijkluchtvaartterreinen*

De exploitant mag een luchtvaartterrein alleen als bestemmingsluchtvaartterrein en/of bestemmingsuitwijkluchtvaartterrein kiezen als de toepasselijke weerberichten en/of voorspellingen of een combinatie daarvan aangeven dat de weersomstandigheden gedurende een periode van één uur vóór tot één uur na de verwachte aankomsttijd op het luchtvaartterrein of exploitatiegebied, gelijk zullen zijn aan of beter zullen zijn dan de hierna genoemde toepasselijke planningsminima:

1) met uitzondering van de bepalingen in CAT.OP.MPA.181, onder d), bedragen de planningsminima voor een bestemmingsluchtvaartterrein:

i) zichtbare baanlengte (RVR)/zicht zoals bepaald in overeenstemming met CAT.OP.MPA.110, en

ii) voor niet-precisienaderingen, de wolkenbasis op of boven MDH;

▼B

2) planningsminima voor bestemmingsuitwijkluchtvaartterreinen worden weergegeven in tabel 1.

Tabel 1

Planningsminima voor bestemmingsuitwijkluchtvaartterreinen

Type nadering	Planningsminima
CAT II en III	CAT I RVR
CAT I	CAT I + 200 ft/400 m zicht
NPA	NPA RVR/VIS + 400 m De wolkenbasis moet op of boven de MDH + 200 ft liggen

CAT.OP.MPA.190 Indiening van het ATS-vliegplan

a) Als er geen ATS-vliegplan wordt ingediend omdat dit volgens de voorschriften voor het luchtruimgebruik niet is vereist, wordt passende informatie ingediend zodat waarschuwingsdiensten indien nodig kunnen worden ingeschakeld.

b) Wanneer wordt gevlogen vanaf een locatie waar geen ATS-vliegplan kan worden ingediend, wordt het ATS-vliegplan zo snel mogelijk na de start doorgegeven door de gezagvoerder of de exploitant.

CAT.OP.MPA.195 Bijtanken/leegpompen terwijl de passagiers aan boord gaan, aan boord zijn of van boord gaan

a) Een luchtvaartuig mag niet worden bijgetankt of leeggepompt met Avgas (aviation gasoline) of „wide-cut”-brandstof of een mengsel van deze brandstofsoorten terwijl de passagiers aan boord gaan, aan boord zijn of van boord gaan.

b) Voor alle andere brandstofsoorten dienen de nodige voorzorgsmaatregelen te worden genomen en dient het luchtvaartuig naar behoren te zijn bemand met gekwalificeerd personeel dat in staat is om een eventuele evacuatie van het luchtvaartuig op de meest praktische en snelle wijze op gang te brengen en in goede banen te leiden.

CAT.OP.MPA.200 Bijtanken met/leegpompen van „wide-cut”-brandstof

Bijtanken/leegpompen met „wide-cut” brandstof mag alleen worden uitgevoerd als de exploitant gepaste procedures heeft vastgesteld waarin rekening is gehouden met het hoge risico dat is verbonden aan het gebruik van „wide-cut” brandstoffen.

CAT.OP.MPA.205 Duwen en trekken — vleugelvliegtuigen

Duw- en trekprocedures die zijn opgegeven door de exploitant dienen te worden uitgevoerd in overeenstemming met vastgestelde luchtvaartnormen en -procedures.

CAT.OP.MPA.210 Bemanningsleden op werkplekken

a) *Cockpitbemanningsleden*

1) Gedurende de start en landing dient elk lid van de cockpitbemanning dat cockpitdienst heeft, op zijn/haar werkplek aanwezig te zijn.

2) Gedurende alle andere stadia van de vlucht dient elk lid van de cockpitbemanning dat cockpitdienst heeft op zijn/haar toegewezen post te blijven; het mag zijn post alleen verlaten indien zijn/haar afwezigheid noodzakelijk is voor het uitvoeren van zijn/haar vluchtuitvoeringstaken, of om fysiologische redenen, mits te allen tijde ten minste één voldoende gekwalificeerde piloot aan de stuurorganen van het luchtvaartuig blijft.

▼B

3) Gedurende alle stadia van de vlucht dient elk lid van de cockpitbemanning dat cockpitdienst heeft alert te blijven. Indien de alertheid afneemt, wordt daarop met passende maatregelen gereageerd. Indien onverwachts vermoeidheid optreedt, kan, voor zover de werkbelasting dit toelaat, worden gebruikgemaakt van een door de gezagvoerder georganiseerde procedure voor gecontroleerde rust. Aldus genomen gecontroleerde rust mag bij de berekening van vliegtijdbeperkingen niet als onderdeel van een rustperiode worden beschouwd, noch als reden voor verlenging van de dienstperiode worden aangevoerd.

b) *Cabinebemanningsleden*

Tijdens kritieke stadia van de vlucht dienen alle cabinebemanningsleden de hun toegewezen stations in te nemen en geen andere werkzaamheden te verrichten dan die welke zijn voorgeschreven voor het veilige gebruik van het luchtvaartuig.

CAT.OP.MPA.215 Gebruik van koptelefoons — vleugelvliegtuigen

a) Ieder cockpitbemanningslid dat dienst doet in de cockpit, draagt een koptelefoon met statiefmicrofoon of gelijkwaardig. De koptelefoon wordt gebruikt als het primaire apparaat voor mondelinge communicatie met luchtverkeersdiensten:

1) op de grond:

i) bij de ontvangst van de toestemming voor vertrek van de luchtverkeersleiding via mondelinge communicatie, en

ii) wanneer de motoren zijn ingeschakeld;

2) tijdens de vlucht:

i) onder de overgangsvlieghoogte, of

ii) 10 000 ft, als dit hoger is,

en

3) wanneer dit noodzakelijk wordt geacht door de gezagvoerder.

b) In de omstandigheden zoals bepaald onder a) bevindt de statiefmicrofoon of gelijkwaardig zich in een stand waarin radiocommunicatie in twee richtingen mogelijk is.

CAT.OP.MPA.216 Gebruik van koptelefoons — helikopters

Ieder cockpitbemanningslid dat dienst doet in de cockpit draagt een koptelefoon met statiefmicrofoon of gelijkwaardig, die wordt gebruikt als het primaire apparaat voor communicatie met luchtverkeersdiensten.

CAT.OP.MPA.220 Hulpmiddelen voor noodevacuatie

De exploitant stelt procedures vast om te garanderen dat vóór het taxiën, de start en de landing, en wanneer dit veilig en praktisch is, alle automatisch in werking tredende hulpmiddelen voor noodevacuatie in gebruiksklare toestand verkeren.

CAT.OP.MPA.225 Zitplaatsen, veiligheidsgordels en bevestigingssystemen

a) *Bemanningsleden*

1) Gedurende de start en de landing, alsook wanneer dit door de gezagvoerder wordt besloten in het belang van de veiligheid, dient elk bemanningslid op passende wijze gebruik te maken van alle daartoe aangewezen veiligheidsgordels en bevestigingssystemen.

2) Gedurende andere stadia van de vlucht houdt elk cockpitbemanningslid op zijn/haar post in de cockpit zijn/haar veiligheidsgordel om.

▼B

b) *Passagiers*

1) Vóór de start en de landing en tijdens het taxiën, alsook wanneer dit in het belang van de veiligheid noodzakelijk wordt geacht, dient de gezagvoerder ervan overtuigd te zijn dat alle aan boord aanwezige passagiers op zitplaatsen zitten of op ligplaatsen liggen met een veiligheidsgordel of naar behoren vastgemaakt bevestigingssysteem.

2) De exploitant dient voorzieningen te treffen voor bezetting van vliegtuigstoelen door meerdere personen, die alleen voor specifieke stoelen is toegestaan. De gezagvoerder dient ervan overtuigd te zijn dat dit alleen geschiedt door één volwassene en één zuigeling, die naar behoren wordt vastgemaakt door een aanvullende lusgordel of ander bevestigingsmiddel.

CAT.OP.MPA.230 Beveiliging van de passagierscabine en boordkeuken(s)

a) De exploitant dient procedures vast te stellen om ervoor te zorgen dat vóór het taxiën, de start en de landing alle uitgangen en vluchtroutes vrij van belemmeringen zijn.

b) De gezagvoerder dient ervoor te zorgen dat alle uitrusting en bagage vóór de start en de landing, alsook wanneer dit noodzakelijk wordt geacht in het belang van de veiligheid, naar behoren wordt opgeborgen.

CAT.OP.MPA.235 Zwemvesten — helikopters

De exploitant stelt procedures vast waarmee wordt gewaarborgd dat bij helikoptervluchten in prestatieklasse 3 over water rekening wordt gehouden met de duur van de vlucht en de omstandigheden die kunnen optreden bij de beslissing of alle passagiers zwemvesten moeten dragen.

CAT.OP.MPA.240 Roken aan boord

De gezagvoerder staat roken aan boord niet toe:

a) wanneer dit in verband met de veiligheid noodzakelijk wordt geacht;

b) tijdens het bijtanken en leegpompen van het luchtvaartuig;

c) wanneer het luchtvaartuig zich op de grond bevindt, tenzij de exploitant procedures heeft vastgesteld om risico's tijdens grondactiviteiten te beperken;

d) buiten de aangewezen rookzones, in het (de) gangpad(en) en in het (de) toilet(ten);

e) in vrachtcompartimenten en/of andere ruimten waarin vracht wordt vervoerd die niet is opgeborgen in vlambestendige houders of niet is afgedekt met vlambestendig canvas, en

f) in die ruimten van het passagierscompartiment waar zuurstof wordt verstrekt.

CAT.OP.MPA.245 Weersomstandigheden — alle luchtvaartuigen

a) Op IFR-vluchten mag de gezagvoerder pas:

1) aan de start beginnen, of

2) verder vliegen dan het punt vanaf waar een herzien ATS-vliegplan geldt indien het vliegplan tijdens de vlucht wordt gewijzigd,

wanneer informatie beschikbaar is waaruit blijkt dat de verwachte weersomstandigheden op het moment van aankomst op het bestemmingsluchtvaartterrein en/of de uitwijkluchtvaartterreinen gelijk zijn aan of beter zijn dan de planningsminima.

b) Op IFR-vluchten mag de gezagvoerder pas doorvliegen naar het geplande bestemmingsluchtvaartterrein wanneer uit de meest recente beschikbare informatie blijkt dat op de verwachte aankomsttijd de weersomstandigheden op de bestemming, of ten minste op één bestemmingsuitwijkluchtvaartterrein, gelijk zijn aan of beter zijn dan de toepasselijke start- en landingsminima voor deze terreinen.

▼B

c) Op VFR-vluchten mag de gezagvoerder alleen aan de start beginnen wanneer uit de desbetreffende weerberichten en/of -verwachtingen blijkt dat de weersomstandigheden langs het deel van de route dat onder VFR wordt gevlogen, op het toepasselijke tijdstip minstens aan de VFR-grenzen voldoen.

CAT.OP.MPA.246 Weersomstandigheden — vleugelvliegtuigen

Naast CAT.OP.MPA.245 mag de gezagvoerder op IFR-vluchten met vleugelvliegtuigen alleen verder vliegen dan:

a) het beslissingspunt waarop de procedure voor verminderde brandstof voor onvoorziene omstandigheden wordt toegepast, of

b) het vooraf bepaalde punt waarop de procedure voor het vooraf bepaalde punt wordt toegepast,

wanneer informatie beschikbaar is waaruit blijkt dat de verwachte weersomstandigheden op het moment van aankomst op het bestemmingsluchtvaartterrein en/of de uitwijkluchtvaartterreinen gelijk zijn aan of beter zijn dan de toepasselijke start- en landingsminima voor het luchtvaartterrein.

CAT.OP.MPA.247 Weersomstandigheden — helikopters

Naast CAT.OP.MPA.245:

a) Op VFR-vluchten over water waarbij geen land in zicht is, mag de gezagvoerder alleen aan de start beginnen wanneer uit de desbetreffende weerberichten en/of -verwachtingen blijkt dat de wolkenbasis zich overdag boven 600 ft of ’s nachts boven 1 200 ft bevindt.

b) Onverminderd het bepaalde onder a) mogen VFR-vluchten tussen landingsplaatsen voor helikopters in klasse G-luchtruim waarbij de sector over water minder dan 10 NM bedraagt, worden uitgevoerd wanneer de grenzen minstens de volgende waarden hebben bereikt:

Tabel 1

Minima voor vluchten tussen landingsplaatsen voor helikopters in klasse G-luchtruim

	Overdag		’s Nachts	
	Hoogte (*)	Zicht	Hoogte (*)	Zicht
Eén piloot	300 ft	3 km	500 ft	5 km
Twee piloten	300 ft	2 km (**)	500 ft	5 km (***)

(*) De wolkenbasis moet een vlucht op de opgegeven hoogte, eronder en buiten de wolken mogelijk maken.

(**) Er mag met helikopters worden gevlogen wanneer het vliegzicht beperkt is tot 800 m, mits de bestemming of een tussenliggende structuur continu zichtbaar is.

(***) Er mag met helikopters worden gevlogen wanneer het vliegzicht beperkt is tot 1 500 m, mits de bestemming of een tussenliggende structuur continu zichtbaar is.

c) Vluchten met helikopters naar een landingsplaats voor helikopters of verhoogde FATO mogen alleen plaatsvinden wanneer de gemiddelde windsnelheid op de landingsplaats of verhoogde FATO minder dan 60 kt bedraagt.

CAT.OP.MPA.250 IJs en andere verontreinigingen — procedures op de grond

a) De exploitant dient procedures vast te stellen in het geval ijsvrijmaken en ijsbestrijding op de grond en de bijbehorende inspecties van het luchtvaartuig nodig zijn om veilige vluchten te waarborgen.

▼B

b) De gezagvoerder mag pas aan de start beginnen wanneer het luchtvaartuig vrij is van elke afzetting welke de prestaties en/of de bestuurbaarheid van het luchtvaartuig negatief zou kunnen beïnvloeden, behalve voor zover toegestaan onder a) en overeenkomstig het vlieghandboek.

CAT.OP.MPA.255 IJs en andere verontreinigingen — vliegprocedures

a) De exploitant stelt procedures vast voor vluchten bij verwachte of werkelijke ijsvorming.

b) De gezagvoerder mag pas aan een vlucht beginnen of deze voortzetten bij verwachte of werkelijke ijsvorming wanneer het luchtvaartuig is gecertificeerd en uitgerust om aan zulke omstandigheden het hoofd te bieden.

c) Als de intensiteit van de ijsvorming sterker is dan die welke waarvoor het luchtvaartuig is gecertificeerd of als een luchtvaartuig dat niet is gecertificeerd voor vluchten in bekende ijsvormingsomstandigheden te maken krijgt met ijsvorming, verlaat de gezagvoerder onverwijld de plaats waar de ijsvormingsomstandigheden zich voordoen door een wijziging van het vliegniveau en/of de route, indien noodzakelijk door een noodgeval te melden aan de luchtverkeersleiding.

CAT.OP.MPA.260 Brandstof- en oliebevoorrading

De gezagvoerder mag pas aan een vlucht beginnen of deze voortzetten in geval van wijziging van het vliegplan tijdens de vlucht wanneer hij/zij zich ervan heeft vergewist dat het luchtvaartuig ten minste de geplande hoeveelheid bruikbare brandstof en olie aan boord heeft om de vlucht veilig te kunnen voltooien, rekening houdend met de verwachte vluchtomstandigheden.

CAT.OP.MPA.265 Startomstandigheden

Vóór aanvang van de start dient de gezagvoerder zich te vergewissen van het volgende:

a) volgens de hem/haar ter beschikking staande informatie staan het weer op het luchtvaartterrein of exploitatiegebied en de toestand van de te gebruiken startbaan of het gebied voor eindnadering en opstijgen een veilige start en vertrek niet in de weg, en

b) er kan worden voldaan aan de vastgestelde start- en landingsminima van het luchtvaartterrein.

CAT.OP.MPA.270 Minimumvlieghoogten

De gezagvoerder of de piloot aan wie de vluchtuitvoering is gedelegeerd, mag niet beneden de gespecificeerde minimumvlieghoogten vliegen, behalve wanneer:

a) dit nodig is voor de start of de landing, of

b) wanneer er wordt gedaald in overeenstemming met door de bevoegde autoriteit goedgekeurde procedures.

CAT.OP.MPA.275 Nabootsing van abnormale situaties tijdens de vlucht

De exploitant zorgt ervoor dat het volgende niet wordt nagebootst wanneer passagiers of vracht worden vervoerd:

a) abnormale of noodsituaties waarvoor abnormale of noodprocedures moeten worden toegepast, of

b) kunstmatige simulatie van een vlucht onder instrumentweersomstandigheden.

CAT.OP.MPA.280 Brandstofbeheer tijdens de vlucht — vleugelvliegtuigen

De exploitant dient een procedure vast te stellen om ervoor te zorgen dat tijdens de vlucht brandstofcontroles worden uitgevoerd en de brandstofvoorraden worden beheerd volgens de volgende criteria.

▼B

a) *Brandstofcontroles tijdens de vlucht*

1) De gezagvoerder dient ervoor te zorgen dat tijdens de vlucht regelmatig brandstofcontroles worden uitgevoerd. De resterende bruikbare brandstof dient te worden opgetekend en geëvalueerd teneinde:

i) het werkelijke verbruik te vergelijken met het geplande verbruik;

ii) te controleren of de resterende bruikbare brandstof volstaat om de vlucht te voltooien, in overeenstemming met het bepaalde onder b), en

iii) te bepalen hoeveel bruikbare brandstof naar verwachting bij aankomst op het bestemmingsluchtvaartterrein zal overblijven.

2) De relevante brandstofgegevens dienen te worden opgetekend.

b) *Brandstofbeheer tijdens de vlucht*

1) De vlucht wordt zodanig uitgevoerd dat de verwachte bruikbare brandstof die bij aankomst overblijft op het bestemmingsluchtvaartterrein niet minder is dan:

i) de voorgeschreven uitwijkbrandstof plus de eindreservebrandstof, of

ii) de eindreservebrandstof, wanneer geen uitwijkluchtvaartterrein is vereist.

2) Indien uit een brandstofcontrole tijdens de vlucht blijkt dat de verwachte bruikbare brandstof die bij aankomst overblijft op het bestemmingsluchtvaartterrein minder is dan:

i) de voorgeschreven uitwijkbrandstof plus de eindreservebrandstof, dient de gezagvoerder het verkeer en de vluchtomstandigheden op het bestemmingsluchtvaartterrein, op het bestemmingsuitwijkluchtvaartterrein en op enig ander geschikt luchtvaartterrein in aanmerking te nemen teneinde te besluiten of hij of zij doorgaat naar het bestemmingsluchtvaartterrein dan wel uitwijkt om een veilige landing uit te voeren met ten minste de eindreservebrandstof, of

ii) de eindreservebrandstof wanneer geen uitwijkluchtvaartterrein is vereist, neemt de gezagvoerder passende maatregelen en vliegt hij of zij door naar een geschikt luchtvaartterrein om een veilige landing uit te voeren met ten minste de eindreservebrandstof.

3) De gezagvoerder kondigt de noodtoestand af wanneer de tot het tijdstip van landing berekende bruikbare brandstof op het dichtstbijzijnde geschikte luchtvaartterrein waar een veilige landing kan worden uitgevoerd, minder is dan de eindreservebrandstof.

4) Aanvullende voorwaarden voor specifieke procedures

i) Op een vlucht waarbij de procedure voor verminderde brandstof voor onvoorziene omstandigheden wordt toegepast om naar het eerste bestemmingsluchtvaartterrein te vliegen, zorgt de gezagvoerder ervoor dat de resterende bruikbare brandstof op het beslissingspunt ten minste het totaal is van:

A) de brandstof voor de vlucht van het beslissingspunt naar het eerste bestemmingsluchtvaartterrein;

B) de brandstof voor onvoorziene omstandigheden ter hoogte van 5 % van de brandstof voor de vlucht van het beslissingspunt naar het eerste bestemmingsluchtvaartterrein;

C) de brandstof voor het uitwijken naar het eerste bestemmingsluchtvaartterrein, wanneer een eerste bestemmingsluchtvaartterrein is vereist, en

D) de eindreservebrandstof.

▼B

ii) Op een vlucht waarbij de procedure voor het vooraf bepaalde punt wordt toegepast om naar het bestemmingsluchtvaartterrein te vliegen, zorgt de gezagvoerder ervoor dat de resterende bruikbare brandstof op het vooraf bepaalde punt ten minste het totaal is van:

A) de brandstof voor de vlucht vanaf het vooraf bepaalde punt naar het bestemmingsluchtvaartterrein;

B) de brandstof voor onvoorziene omstandigheden vanaf het vooraf bepaalde punt naar het bestemmingsluchtvaartterrein, en

C) de aanvullende brandstof.

CAT.OP.MPA.281 Brandstofbeheer tijdens de vlucht — helikopters

a) De exploitant dient een procedure vast te stellen om ervoor te zorgen dat tijdens de vlucht brandstofcontroles worden uitgevoerd en de brandstofvoorraden worden beheerd.

b) De gezagvoerder dient erop toe te zien dat de hoeveelheid tijdens de vlucht aanwezige bruikbare brandstof niet minder is dan de hoeveelheid brandstof die is vereist om door te vliegen naar een luchtvaartterrein of exploitatiegebied waar een veilige landing kan worden uitgevoerd met behoud van de eindreservebrandstof.

c) De gezagvoerder kondigt de noodtoestand af wanneer de feitelijke bruikbare brandstof aan boord minder is dan de eindreservebrandstof.

CAT.OP.MPA.285 Gebruik van aanvullende zuurstof

De gezagvoerder zorgt ervoor dat cockpitbemanningsleden die bezig zijn met essentiële taken voor het veilig functioneren van een luchtvaartuig in vlucht, voortdurend aanvullende zuurstof gebruiken wanneer de cabinedrukhoogte gedurende meer dan 30 minuten 10 000 ft overschrijdt en telkens wanneer de cabinedrukhoogte 13 000 ft overschrijdt.

CAT.OP.MPA.290 Grondnaderingmelding

Wanneer door een lid van de cockpitbemanning of door een grondnaderingswaarschuwingssysteem (GPWS) wordt gemeld dat het vliegtuig de grond te dicht nadert, treedt de besturende piloot onmiddellijk corrigerend op teneinde veilige vluchtomstandigheden te bewerkstelligen.

CAT.OP.MPA.295 Waarschuwingssysteem ter voorkoming van botsingen in de lucht (ACAS)

De exploitant stelt operationele procedures en opleidingsprogramma's op wanneer er een ACAS geïnstalleerd en gebruiksklaar is. Wanneer gebruik wordt gemaakt van ACAS II, moeten deze procedures en opleiding in overeenstemming zijn met Verordening (EU) nr. 1332/2011 van de Commissie ([1]).

CAT.OP.MPA.300 Omstandigheden bij nadering en landing

Alvorens een naderingsvlucht voor de landing in te zetten, vergewist de gezagvoerder zich ervan dat, volgens de hem/haar ter beschikking staande informatie en rekening houdend met de prestatie-informatie in het vluchthandboek, het weer op het luchtvaartterrein en de toestand van de te gebruiken landingsbaan of het gebied voor eindnadering en opstijgen een veilige nadering, landing of afgebroken nadering niet in de weg staan.

CAT.OP.MPA.305 Inzetten en voortzetten van de nadering

a) De gezagvoerder of de piloot aan wie de uitvoering van de vlucht is gedelegeerd, mag een instrumentnadering inzetten ongeacht het gemelde RVR/zicht.

([1]) PB L 336 van 20.12.2011, blz. 20.

▼B

b) Indien het gemelde RVR/zicht lager is dan het toepasselijke minimum, wordt de nadering niet voortgezet:

1) onder 1 000 ft boven het luchtvaartterrein, of

2) in het eindnaderingssegment in het geval waarin de DA/H of MDA/H meer dan 1 000 ft boven het luchtvaartterrein ligt.

c) Wanneer de zichtbare baanlengte niet beschikbaar is, mogen de RVR-waarden worden afgeleid door omzetting van het gemelde zicht.

d) Indien het gemelde RVR/zicht na het overschrijden van 1 000 ft boven het luchtvaartterrein beneden het toepasselijke minimum daalt, mag de nadering worden voortgezet tot de beslissingshoogte (DA/H) of de laagste dalingshoogte (MDA/H).

e) De nadering mag beneden DA/H of MDA/H worden doorgezet en de landing mag worden uitgevoerd mits de visuele referentiepunten die passen bij het type nadering en bij de geplande baan, op de DA/H of MDA/H waarneembaar zijn en blijven.

f) De zichtbare baanlengte van de landingszone prevaleert altijd. Indien de RVR halverwege en aan het stopeinde van de baan gemeld en relevant zijn, prevaleren ook deze waarden. De RVR-waarde voor halverwege de baan is ten minste 125 m of is gelijk aan de voor de landingszone voorgeschreven RVR indien deze korter is, en 75 m voor het stopeinde. Voor luchtvaartuigen met een uitrolcontrole- of uitrolgeleidingssysteem bedraagt de RVR-waarde voor halverwege de baan ten minste 75 m.

CAT.OP.MPA.310 Operationele procedures — drempeloverschrijdingshoogte — vleugelvliegtuigen

De exploitant stelt vluchtuitvoeringsprocedures vast om te garanderen dat een vliegtuig waarmee een precisienadering wordt uitgevoerd de baandrempel met een veilige marge overschrijdt en zich daarbij in de landingsconfiguratie en -stand bevindt.

CAT.OP.MPA.315 Melding van vlieguren — helikopters

De exploitant geeft het aantal uren dat tijdens het voorgaande kalenderjaar is gevlogen met iedere geëxploiteerde helikopter door aan de bevoegde autoriteit.

CAT.OP.MPA.320 Luchtvaartuigcategorieën

a) Luchtvaartuigcategorieën zijn gebaseerd op de aangewezen snelheid bij de drempel (V_{AT}), welke gelijk is aan de overtreksnelheid (V_{SO}) vermenigvuldigd met 1,3 of „one-g” (zwaartekracht, gravity) overtreksnelheid ($V_{S1\ g}$) vermenigvuldigd met 1,23 in de landingsconfiguratie bij de hoogste gecertificeerde landingsmassa. Indien zowel V_{SO} als $V_{S1\ g}$ beschikbaar zijn, wordt de hoogste daaruit resulterende V_{AT} gebruikt.

b) De luchtvaartuigcategorieën in onderstaande tabel worden gebruikt.

Tabel 1

Luchtvaartuigcategorieën en bijbehorende V_{AT} -waarden

Luchtvaartuigcategorie	VAT
A	Minder dan 91 kt
B	Van 91 tot 120 kt
C	Van 121 tot 140 kt
D	Van 141 tot 165 kt
E	Van 166 tot 210 kt

▼B

c) De landingsconfiguratie die in aanmerking moet worden genomen, dient te worden vastgelegd in het vluchthandboek.

d) De exploitant mag een lagere landingsmassa toepassen voor het bepalen van de V_{AT} indien dit door de bevoegde autoriteit is goedgekeurd. Een dergelijke lagere landingsmassa dient een permanente waarde te zijn die onafhankelijk is van de veranderende omstandigheden van de dagelijkse vluchtuitvoering.

SUBDEEL C

PRESTATIES VAN LUCHTVAARTUIGEN EN OPERATIONELE BEPERKINGEN

SECTIE 1

Vliegtuigen

HOOFDSTUK 1

Algemene eisen

CAT.POL.A.100 Prestatieklassen

a) Het vliegtuig dient vluchten uit te voeren in overeenstemming met de van toepassing zijnde voorschriften voor de prestatieklasse.

b) Indien geen volledige naleving van de van toepassing zijnde voorschriften van deze sectie kan worden aangetoond wegens specifieke kenmerken van het ontwerp, dient de exploitant goedgekeurde prestatienormen toe te passen die voor een veiligheidsniveau zorgen dat gelijkwaardig is aan dat van het betreffende hoofdstuk.

CAT.POL.A.105 Algemeen

a) De massa van het vliegtuig:

1) bij het begin van de start, of

2) bij herziening van het vliegplan tijdens de vlucht, op het punt van waaraf het herziene vliegplan geldt,

mag niet groter zijn dan de massa waarbij voor de geplande vlucht kan worden voldaan aan de eisen van het betreffende hoofdstuk. Daarbij kan rekening worden gehouden met de verwachte afname van de massa tijdens de vlucht en met het lozen van brandstof.

b) De goedgekeurde prestatiegegevens die worden vermeld in het vlieghandboek, worden gebruikt om te bepalen of wordt voldaan aan de bepalingen van het betreffende hoofdstuk, zo nodig aangevuld met andere gegevens als voorgeschreven in het betreffende hoofdstuk. De exploitant dient andere gegevens in het vluchthandboek te specificeren. Bij de toepassing van de in het betreffende hoofdstuk voorgeschreven factoren mag rekening gehouden worden met eventuele operationele factoren die al verdisconteerd zijn in de prestatiegegevens in het vlieghandboek, om te voorkomen dat zij twee keer worden toegepast.

c) Er moet rekening worden gehouden met de configuratie van het vliegtuig, de omgevingsomstandigheden en het gebruik van systemen die de prestaties negatief kunnen beïnvloeden.

d) Voor zover het de bepaling van de prestaties betreft, mag een vochtige baan, mits geen grasbaan, als droog worden beschouwd.

e) De exploitant dient rekening te houden met de nauwkeurigheid van de kaarten bij de beoordeling van de starteisen van de toepasselijke hoofdstukken.

▼B

HOOFDSTUK 2

Prestatieklasse A

CAT.POL.A.200 Algemeen

a) De goedgekeurde prestatiegegevens in het vlieghandboek dienen te worden aangevuld met andere gegevens indien de goedgekeurde prestatiegegevens in het vlieghandboek onvoldoende rekening houden met zaken als:

1) redelijkerwijs te verwachten ongunstige vluchtomstandigheden, zoals starten en landen op verontreinigde banen, en

2) motoruitval in alle stadia van de vlucht.

b) Bij natte of verontreinigde banen moeten prestatiegegevens worden gebruikt die zijn vastgesteld in overeenstemming met de toepasselijke voorschriften voor de certificering van grote vliegtuigen of gelijkwaardige voorschriften.

c) Het gebruik van andere onder a) vermelde gegevens en onder b) vermelde gelijkwaardige voorschriften moet in het vluchthandboek worden vermeld.

CAT.POL.A.205 De start

a) De startmassa mag niet groter zijn dan de in het vlieghandboek vastgelegde maximale startmassa voor de drukhoogte en de omgevingstemperatuur op het luchtvaartterrein van vertrek.

b) Bij het bepalen van de maximaal toegestane startmassa moet aan de volgende eisen worden voldaan:

1) de start-stoplengte is niet groter dan de beschikbare start-stoplengte (ASDA);

2) de startafstand is niet groter dan de beschikbare startafstand, waarbij de hindernisvrije verlengstrook niet meer bedraagt dan de helft van de beschikbare startafstand;

3) de aanloop is niet langer dan de beschikbare aanloop;

4) voor de afgebroken en voortgezette start wordt één waarde voor V_1 gebruikt, en

5) op een natte of verontreinigde baan is de startmassa niet groter dan die welke is toegestaan voor een start op een droge baan onder dezelfde omstandigheden.

c) Bij het voldoen aan het bepaalde onder b) dient de exploitant rekening te houden met:

1) de drukhoogte op het luchtvaartterrein;

2) de omgevingstemperatuur op het luchtvaartterrein;

3) de staat van het oppervlak en het soort oppervlak van de baan;

4) de helling van de baan in de richting van de start;

5) niet meer dan 50 % van de gemelde tegenwindcomponent of niet minder dan 150 % van de gemelde staartwindcomponent, en

6) het eventuele verlies aan baanlengte ten gevolge van het uitlijnen van het vliegtuig voor de start.

▼B

CAT.POL.A.210 Vermijden van hindernissen bij de start

a) Het nettovliegpad moet zodanig worden bepaald dat het vliegtuig ten minste 35 ft boven of ten minste 90 m plus 0,125 × D van hindernissen verwijderd blijft, waarbij D de horizontale afstand is die het vliegtuig heeft afgelegd vanaf het einde van de beschikbare startafstand (TODA) of het einde van de startafstand indien een bocht is gepland vóór het einde van de beschikbare startafstand. Voor vliegtuigen met een spanwijdte van minder dan 60 m mag gebruik worden gemaakt van een horizontale afstand tot hindernissen van de halve spanwijdte plus 60 m, plus 0,125 × D.

b) Bij het voldoen aan het bepaalde onder a):

1) moet rekening worden gehouden met de volgende factoren:

i) de massa van het vliegtuig bij het begin van de aanloop;

ii) de drukhoogte op het luchtvaartterrein;

iii) de omgevingstemperatuur op het luchtvaartterrein, en

iv) niet meer dan 50 % van de gemelde tegenwindcomponent of niet minder dan 150 % van de gemelde staartwindcomponent.

2) zijn grondkoerswijzigingen niet toegestaan tot aan het punt waarbij het nettovliegpad een hoogte heeft bereikt die gelijk is aan de halve spanwijdte, doch ten minste 50 ft boven de hoogte van het einde van de beschikbare aanloop. Daarna, tot een hoogte van 400 ft, wordt aangenomen dat de dwarshelling van het vliegtuig niet meer dan 15° bedraagt. Boven 400 ft hoogte mogen dwarshellingshoeken groter dan 15°, doch niet meer dan 25°, worden gepland.

3) blijft het vliegtuig bij enig deel van het nettovliegpad waarbij de dwarshelling van het vliegtuig meer dan 15° bedraagt, ten minste 50 ft boven hindernissen die zich bevinden binnen de horizontale afstanden als vermeld onder a) en b), punten 6) en 7).

4) worden vluchten waarbij steilere dwarshellingshoeken van niet meer dan 20° tussen 200 ft en 400 ft, of niet meer dan 30° boven 400 ft worden toegepast, uitgevoerd in overeenstemming met CAT.POL.A.240.

5) wordt voldoende rekening gehouden met het effect van dwarshelling op vliegsnelheden en de vliegbaan, met inbegrip van de toename van afstanden als gevolg van verhoogde vliegsnelheden.

6) Voor gevallen waarin de voorgenomen vliegbaan geen grondkoerswijzigingen van meer dan 15° vereist, behoeft een exploitant geen rekening te houden met hindernissen die in zijdelingse richting verder verwijderd zijn dan:

i) 300 m, indien de piloot in staat is de vereiste navigatienauwkeurigheid te handhaven over het gehele gebied waar met hindernissen rekening gehouden dient te worden, of

ii) 600 m, voor vluchten onder alle andere omstandigheden.

7) Voor gevallen waarin de voorgenomen vliegbaan grondkoerswijzigingen van meer dan 15° vereist, behoeft een exploitant geen rekening te houden met hindernissen die in zijdelingse richting verder verwijderd zijn dan:

i) 600 m, indien de piloot in staat is de vereiste navigatienauwkeurigheid te handhaven over het gehele gebied waar met hindernissen rekening gehouden dient te worden, of

ii) 900 m, voor vluchten onder alle andere omstandigheden.

▼B

c) Teneinde aan de eisen onder a) en b) te voldoen en te zorgen voor een veilige route, met vermijding van hindernissen, dient de exploitant noodprocedures vast te stellen om het vliegtuig in staat te stellen ofwel te voldoen aan de en-route-eisen van CAT.POL.A.215, ofwel te landen op het luchtvaartterrein van vertrek dan wel op een startuitwijkluchtvaartterrein.

CAT.POL.A.215 En-route — met één uitgevallen motor (One-engine-inoperative, OEI)

a) De in het vlieghandboek vermelde en-route-nettovliegpadgegevens met één uitgevallen motor die van toepassing zijn bij de voor de vlucht verwachte weersomstandigheden moeten op elk punt op de route voldoen aan het bepaalde onder b) of c). Het nettovliegpad dient een positieve hellingshoek te hebben op 1 500 ft boven het luchtvaartterrein waar de landing na het uitvallen van de motor verondersteld wordt plaats te vinden. Bij weersomstandigheden die de werking van ijsbestrijdingssystemen vergen, moet rekening worden gehouden met het effect van het gebruik daarvan op het nettovliegpad.

b) De hellingshoek van het nettovliegpad moet positief zijn op ten minste 1 000 ft boven de grond en boven alle hindernissen aan weerszijden van de gehele route die zich bevinden op minder dan 9,3 km (5 NM) van de voorgenomen grondkoers.

c) Het nettovliegpad moet zodanig zijn dat het vliegtuig vanaf kruishoogte kan doorvliegen naar een luchtvaartterrein waar een landing kan worden gemaakt overeenkomstig CAT.POL.A.225 c.q. CAT.POL.A.230. De verticale afstand tussen het nettovliegpad en de grond en alle hindernissen aan weerszijden van de gehele route die zich bevinden binnen 9,3 km (5 NM) van de geplande grondkoers moet ten minste 2 000 ft bedragen, conform het volgende:

1) de motor wordt geacht uit te vallen op het meest kritieke punt op de route;

2) er wordt rekening gehouden met de invloed van de wind op de vliegbaan;

3) brandstoflozing is toegestaan in een mate die verenigbaar is met het bereiken van het luchtvaartterrein met de vereiste brandstofreserves, indien een veilige procedure wordt gevolgd, en

4) het luchtvaartterrein waar het vliegtuig verondersteld wordt te landen na motorstoring voldoet aan de volgende criteria:

i) er wordt voldaan aan de prestatie-eisen bij de verwachte landingsmassa, en

ii) de weerberichten of weersverwachtingen en de terreinconditierapporten geven aan dat op het geschatte landingstijdstip een veilige landing kan worden uitgevoerd.

d) De exploitant moet de breedtemarges onder b) en c) tot 18,5 km (10 NM) verhogen indien de navigatienauwkeurigheid niet ten minste aan navigatieprestatie-eis 5 (RNP5) voldoet.

CAT.POL.A.220 En-route — vliegtuigen met drie of meer motoren, waarvan twee uitvallen

a) Op geen enkel punt van de voorgenomen grondkoers mag een vliegtuig met drie of meer motoren, bij de langeafstandskruissnelheid die geldt voor gebruik van alle motoren bij standaardtemperatuur en in windstille omstandigheden, meer dan 90 minuten vliegtijd verwijderd zijn van een luchtvaartterrein dat voldoet aan de prestatie-eisen die gelden bij de verwachte landingsmassa, tenzij het vliegtuig voldoet aan het bepaalde onder b) tot en met f).

▼B

b) De en-route-nettovliegpadgegevens met twee uitgevallen motoren moeten zodanig zijn dat het vliegtuig kan doorvliegen, bij de verwachte weersomstandigheden, vanaf het punt waar twee motoren verondersteld worden gelijktijdig uit te vallen, tot een luchtvaartterrein waar het mogelijk is te landen en tot volledige stilstand te komen met gebruikmaking van de voorgeschreven procedure voor een landing met twee uitgevallen motoren. Het nettovliegpad moet een verticale afstand bewaren van ten minste 2 000 ft tot de grond en tot alle hindernissen die zich op minder dan 9,3 km (5 NM) aan weerszijden van de geplande grondkoers bevinden. Op vlieghoogten en bij weersomstandigheden die de werking van ijsbestrijdingssystemen vergen, moet rekening worden gehouden met het effect daarvan op de nettovliegpadgegevens. Indien de navigatienauwkeurigheid niet voldoet aan ten minste navigatieprestatie-eis 5 (RNP5), dient de exploitant de breedtemarges tot 18,5 km (10 NM) te verhogen.

c) De twee motoren worden verondersteld uit te vallen op het meest kritieke punt van dat deel van de route waar het vliegtuig, bij de langeafstandskruissnelheid met alle motoren in werking en bij de standaardtemperatuur en windstilte, meer dan 90 minuten is verwijderd van een luchtvaartterrein waar wordt voldaan aan de prestatie-eisen die gelden bij de verwachte landingsmassa.

d) Op 1 500 ft boven het luchtvaartterrein waar de landing verondersteld wordt plaats te vinden na het uitvallen van twee motoren moet het nettovliegpad een positieve hellingshoek hebben.

e) Brandstoflozing is toegestaan indien een veilige procedure wordt gevolgd en voor zover het mogelijk blijft om het luchtvaartterrein met de vereiste brandstofreserves te bereiken.

f) De verwachte massa van het vliegtuig op het punt waar de twee motoren verondersteld worden uit te vallen mag niet lager zijn dan de massa met inbegrip van voldoende brandstof om door te vliegen naar een luchtvaartterrein waar de landing verondersteld wordt plaats te vinden, en om daar aan te komen op ten minste 1 500 ft direct boven het landingsgebied en vervolgens nog 15 minuten horizontaal te vliegen.

CAT.POL.A.225 De landing — bestemmings- en uitwijkluchtvaartterreinen

a) De overeenkomstig CAT.POL.A.105, onder a), bepaalde landingsmassa van het vliegtuig mag niet groter zijn dan de maximale landingsmassa die is voorgeschreven voor de vlieghoogte en de omgevingstemperatuur die worden verwacht op het geschatte tijdstip van landing op het bestemmingsluchtvaartterrein en het uitwijkluchtvaartterrein.

CAT.POL.A.230 De landing — droge banen

a) De overeenkomstig CAT.POL.A.105, onder a), bepaalde landingsmassa van het vliegtuig voor het geschatte landingstijdstip op het bestemmingsluchtvaartterrein en op een uitwijkluchtvaartterrein moet dusdanig zijn dat het vliegtuig vanaf 50 ft boven de baandrempel volledig tot stilstand kan komen:

1) voor vliegtuigen met turbinestraalaandrijving, binnen 60 % van de beschikbare landingsbaanlengte (LDA), en

2) voor vliegtuigen met schroefturbineaandrijving, binnen 70 % van de beschikbare landingsbaanlengte.

b) Voor steilenaderingsmethoden dient de exploitant landingsafstandsgegevens te gebruiken die zijn berekend op basis van een drempelhoogte van minder dan 60 ft, doch niet minder dan 35 ft, voor zover in overeenstemming met het bepaalde onder a), en dient de exploitant te voldoen aan CAT.POL.A.245.

c) Voor kortelandingsmethoden moet de exploitant landingsafstandsgegevens gebruiken die zijn berekend in overeenstemming met het bepaalde onder a), en dient de exploitant te voldoen aan CAT.POL.A.250.

▼B

d) Bij het bepalen van de landingsmassa dient de exploitant rekening te houden met de volgende parameters:

1) de hoogte van het luchtvaartterrein;

2) niet meer dan 50 % van de tegenwindcomponent of niet minder dan 150 % van de staartwindcomponent, en

3) de helling van de baan in de richting van de landing, indien groter dan ± 2 %.

e) Bij het ondernemen van vluchten dient te worden aangenomen dat:

1) het vliegtuig op de gunstigste baan zal landen, in windstille omstandigheden, en

2) het vliegtuig zal landen op de baan die het, gezien de waarschijnlijke windsnelheid en -richting, het rijgedrag van het vliegtuig op de grond en andere omstandigheden, zoals de aanwezigheid van landingshulpmiddelen en het soort terrein, waarschijnlijk zal toegewezen krijgen.

f) Indien de exploitant voor een bestemmingsluchtvaartterrein met één baan waar een landing afhankelijk is van een specifieke windcomponent niet aan het bepaalde onder e), punt 1), kan voldoen, mag de vlucht worden ondernomen indien twee uitwijkluchtvaartterreinen zijn aangewezen die het mogelijk maken om volledig te voldoen aan het bepaalde onder a) tot en met e). Alvorens een nadering voor de landing op het bestemmingsluchtvaartterrein in te zetten, moet de gezagvoerder controleren of de landing volledig in overeenstemming met het bepaalde onder a) tot en met d) en CAT.POL.A.225 kan plaatsvinden.

g) Indien de exploitant voor het bestemmingsluchtvaartterrein niet aan het bepaalde onder e), punt 2), kan voldoen, mag de vlucht uitsluitend worden ondernomen indien een uitwijkluchtvaartterrein is aangewezen dat het mogelijk maakt volledig te voldoen aan het bepaalde onder a) tot en met e).

CAT.POL.A.235 De landing — natte en verontreinigde banen

a) Als de betreffende weerrapporten of -verwachtingen aangeven dat de baan nat kan zijn op het geschatte tijdstip van landing, dient de beschikbare landingsbaanlengte ten minste 115 % te bedragen van de in overeenstemming met CAT.POL.A.230 voorgeschreven landingsafstand.

b) Als de betreffende weerrapporten of -verwachtingen aangeven dat de baan verontreinigd kan zijn op het geschatte tijdstip van landing, dient de beschikbare landingsbaanlengte ten minste gelijk te zijn aan de volgens a) bepaalde landingsafstand of, als dit meer is, ten minste 115 % van de landingsafstand bepaald volgens goedgekeurde gegevens over de landingsafstand op een verontreinigde baan of volgens gelijkwaardige gegevens. De exploitant moet in het vluchthandboek vermelden of gelijkwaardige landingsafstandgegevens dienen te worden toegepast.

c) Een landingsafstand op een natte baan die korter is dan die welke is vereist volgens a), doch niet korter dan die welke is vereist volgens CAT.POL.A.230 a) mag worden gebruikt indien het vlieghandboek specifieke aanvullende informatie bevat over landingsafstanden op natte banen.

d) Indien het vlieghandboek specifieke aanvullende informatie bevat over landingsafstanden op verontreinigde banen, mag een landingsafstand op een speciaal geprepareerde verontreinigde baan worden gebruikt die korter is dan die welke is vereist volgens b), doch niet korter dan die welke is vereist volgens CAT.POL.A.230 a).

▼B

e) Voor b), c) en d) geldt dat de criteria van CAT.POL.A.230 dienovereenkomstig worden toegepast, met dien verstande dat CAT.POL.A.230 a) niet wordt toegepast op b).

CAT.POL.A.240 Goedkeuring van vluchtuitvoeringen met verhoogde dwarshellingshoeken

a) Voor vluchtuitvoeringen met verhoogde dwarshellingshoeken is voorafgaande goedkeuring van de bevoegde autoriteit nodig.

b) Om de goedkeuring te verkrijgen, dient de exploitant bewijs te verstrekken dat is voldaan aan de volgende voorwaarden:

1) het vlieghandboek bevat goedgekeurde gegevens voor de vereiste snelheidstoename, alsook gegevens die nodig zijn om de vliegbaan bij de verhoogde dwarshellingshoeken en -snelheden te kunnen construeren;

2) er is grondzicht teneinde nauwkeurige navigatie te garanderen;

3) voor elke baan worden weerminima en grenswaarden voor de wind vastgesteld, en

4) de cockpitbemanning heeft voldoende kennis opgedaan over de te vliegen route en de in overeenstemming met ORO.OPS.FC te volgen procedures.

CAT.POL.A.245 Goedkeuring van steilenaderingsprocedures

a) Steilenaderingsprocedures met glijpadhellingshoeken van 4,5° of meer en met drempelhoogten van minder dan 60 ft, doch niet minder dan 35 ft, vereisen voorafgaande goedkeuring van de bevoegde autoriteit.

b) Om de goedkeuring te verkrijgen, dient de exploitant bewijs te verstrekken dat is voldaan aan de volgende voorwaarden:

1) het vlieghandboek vermeldt de maximaal toegestane dalingshoek, eventuele andere beperkingen, normale, abnormale of noodprocedures voor de steile nadering, alsook wijzigingen in de veldlengtegegevens bij het gebruik van de criteria voor een steile nadering;

2) op ieder luchtvaartterrein waar steilenaderingsprocedures worden uitgevoerd:

i) is een geschikt glijpadreferentiesysteem beschikbaar, ten minste bestaande uit een visueel glijpadindicatiesysteem;

ii) zijn weerminima vastgesteld, en

iii) wordt rekening gehouden met de volgende factoren:

A) de situatie met betrekking tot hindernissen;

B) het type glijpadreferentie en baangeleiding;

C) de minimumeisen wat betreft visuele referentie op de beslissingshoogte (DH) en de laagste beslissingshoogte (MDA);

D) de beschikbare boordapparatuur;

E) de kwalificaties van de piloot en diens bekendheid met het luchtvaartterrein;

F) beperkingen en procedures van het vlieghandboek, en

G) criteria voor een afgebroken nadering.

▼B

CAT.POL.A.250 Goedkeuring voor korte landingen

a) Korte landingen vereisen voorafgaande goedkeuring van de bevoegde autoriteit.

b) Om de goedkeuring te krijgen, dient de exploitant bewijs te verstrekken dat is voldaan aan de volgende voorwaarden:

1) de afstand die wordt gebruikt voor berekening van de toegestane landingsmassa mag bestaan uit de bruikbare lengte van het beschikbaar verklaarde veilige gebied plus de beschikbaar verklaarde landingsbaanlengte;

2) de staat waarin het luchtvaartterrein is gelegen, heeft een algemeen belang en een operationele noodzaak voor de korte landing vastgesteld, hetzij wegens de geïsoleerde ligging van het luchtvaartterrein, hetzij wegens fysieke belemmeringen met betrekking tot het verlengen van de baan;

3) de verticale afstand tussen de baan die het oog van de piloot beschrijft en de baan van het laagste punt van de wielen van het vliegtuig, vastgesteld op het normale glijpad, is niet groter dan 3 m;

4) het minimale zicht/de minimaal zichtbare baanlengte (RVR) is niet minder dan 1 500 m en de grenswaarden met betrekking tot wind worden in het vluchthandboek vermeld;

5) de eisen met betrekking tot de minimale ervaring van de piloot, de opleidingseisen en de eisen met betrekking tot de opleiding die erop gericht is de specifieke bekendheid met het luchtvaartterrein te verwerven, worden vermeld en vervuld;

6) de hoogte waarop het begin van de bruikbare afstand van het beschikbaar verklaarde veilige gebied wordt gepasseerd, is 50 ft;

7) voor het gebruik van het beschikbaar verklaarde veilige gebied is toestemming vereist van de staat waarin het luchtvaartterrein is gelegen;

8) de bruikbare lengte van het beschikbare veilige gebied bedraagt niet meer dan 90 m;

9) de breedte van het beschikbare veilige gebied is niet minder dan tweemaal de breedte van de baan, of tweemaal de spanwijdte als dit meer is, met het verlengde van de hartlijnstreep als middellijn;

10) het beschikbare veilige gebied is vrij van hindernissen of laagtes die een gevaar vormen voor een vliegtuig dat te kort binnenkomt, en gedurende de tijd dat de baan in gebruik is voor korte landingen is het niet toegestaan dat een mobiel voorwerp zich in het beschikbare veilige gebied bevindt;

11) de helling van het beschikbaar verklaarde veilige gebied is niet groter dan 5 % opwaarts of 2 % neerwaarts in de richting van de landing, en

12) eventueel door de bevoegde autoriteit gestelde aanvullende voorwaarden houden rekening met de eigenschappen van het vliegtuigtype, de orografische kenmerken in het naderingsgebied, naderingshulpmiddelen en overwegingen in verband met afgebroken nadering/afgebroken landingen.

HOOFDSTUK 3

Prestatieklasse B

CAT.POL.A.300 Algemeen

a) De exploitant mag niet met een eenmotorig vliegtuig vliegen:

1) bij nacht, of

2) onder instrumentweersomstandigheden (IMC), tenzij speciale zichtvliegvoorschriften (VFR) worden gevolgd.

▼B

b) De exploitant dient tweemotorige vliegtuigen die niet voldoen aan de in CAT.POL.A.340 opgenomen bepalingen omtrent het stijggedrag te behandelen als eenmotorige vliegtuigen.

CAT.POL.A.305 De start

a) de startmassa mag niet groter zijn dan de in het vlieghandboek vastgelegde maximale startmassa voor de drukhoogte en de omgevingstemperatuur op het luchtvaartterrein van vertrek.

b) de ruwe startafstand, zoals vermeld in het vlieghandboek, mag niet langer zijn dan:

1) na vermenigvuldiging met 1,25, de beschikbare aanloop, of

2) als er een noodstopbaan en/of hindernisvrije verlengstrook beschikbaar is, het volgende:

i) de beschikbare aanloop;

ii) na vermenigvuldiging met 1,15, de beschikbare startafstand, of

iii) na vermenigvuldiging met 1,3, de beschikbare start-stoplengte.

c) Bij het voldoen aan het bepaalde onder b) dient de exploitant rekening te houden met:

1) de massa van het vliegtuig bij het begin van de aanloop;

2) de drukhoogte op het luchtvaartterrein;

3) de omgevingstemperatuur op het luchtvaartterrein;

4) de staat van het oppervlak en het soort oppervlak van de baan;

5) de helling van de baan in de richting van de start, en

6) niet meer dan 50 % van de gemelde tegenwindcomponent of niet minder dan 150 % van de gemelde staartwindcomponent.

CAT.POL.A.310 Hoogtemarge boven hindernissen bij de start — meermotorige vliegtuigen

a) Vliegtuigen met twee of meer motoren moeten bij de start een zodanig bepaald startvliegpad hebben dat zij in verticale zin ten minste 50 ft boven of in horizontale zin ten minste 90 m plus 0,125 × D van hindernissen verwijderd blijven, waarbij D de horizontale afstand is die het vliegtuig aflegt vanaf het einde van de beschikbare startafstand of het einde van de startafstand indien een bocht is gepland vóór het einde van de beschikbare startafstand, met uitzondering van het bepaalde onder b) en c). Voor vliegtuigen met een spanwijdte van minder dan 60 m mag de horizontale afstand tot hindernissen de halve spanwijdte plus 60 m, plus 0,125 × D bedragen. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat:

1) Het startvliegpad begint op een hoogte van 50 ft boven de grond aan het einde van de in CAT.POL.A.305 b) voorgeschreven startafstand en eindigt op een hoogte van 1 500 ft boven de grond;

2) geen dwarshelling aan het vliegtuig wordt gegeven voordat het vliegtuig een hoogte van 50 ft boven de grond heeft bereikt, en dat daarna de dwarshellingshoek niet groter is dan 15°;

3) de kritieke motor uitvalt op het punt van het vliegpad, met alle motoren in werking, waarop naar verwachting de visuele referentie voor het vermijden van hindernissen verloren gaat;

▼B

4) de gradiënt van het startvliegpad vanaf 50 ft tot op de hoogte waarop de motor verondersteld wordt uit te vallen, gelijk is aan de gemiddelde gradiënt met alle motoren in werking tijdens de stijgvlucht en overgang naar de en-route-configuratie, vermenigvuldigd met een factor 0,77, en

5) de gradiënt van het startvliegpad vanaf de hoogte die volgens a), punt 4), bereikt is tot het einde van het startvliegpad, gelijk is aan de in het vlieghandboek vermelde en-route-stijggradiënt met één uitgevallen motor.

b) Voor gevallen waarin de voorgenomen vliegbaan geen grondkoerswijzigingen van meer dan 15° vereist, behoeft een exploitant geen rekening te houden met hindernissen die in zijdelingse richting verder verwijderd zijn dan:

1) 300 m, indien de vlucht wordt uitgevoerd onder omstandigheden waarbij navigatie met visuele koersgeleiding mogelijk is, of indien navigatiehulpmiddelen beschikbaar zijn, die de piloot in staat stellen de voorgenomen vliegbaan met dezelfde nauwkeurigheid te handhaven, of

2) 600 m, voor vluchten onder alle andere omstandigheden.

c) Voor gevallen waarin de voorgenomen vliegbaan grondkoerswijzigingen van meer dan 15° vereist, behoeft een exploitant geen rekening te houden met hindernissen die in zijdelingse richting verder verwijderd zijn dan:

1) 600 m, voor vluchten onder omstandigheden waarbij navigatie met visuele koersgeleiding mogelijk is, of

2) 900 m, voor vluchten onder alle andere omstandigheden.

d) Bij het voldoen aan het bepaalde onder a) tot en met c) wordt rekening gehouden met de volgende parameters:

1) de massa van het vliegtuig bij het begin van de aanloop;

2) de drukhoogte op het luchtvaartterrein;

3) de omgevingstemperatuur op het luchtvaartterrein, en

4) niet meer dan 50 % van de gemelde tegenwindcomponent of niet minder dan 150 % van de gemelde staartwindcomponent.

CAT.POL.A.315 En-route — meermotorige vliegtuigen

a) Het vliegtuig dient, onder de voor de vlucht verwachte weersomstandigheden en bij uitval van één motor, met de overige motoren werkend in overeenstemming met de bepalingen inzake maximaal duurvermogen, in staat te zijn de vlucht voort te zetten op of boven de betreffende in het vluchthandboek genoemde minimumhoogten voor een veilige vlucht, tot aan een punt op 1 000 ft boven een luchtvaartterrein waar aan de prestatie-eisen kan worden voldaan.

b) Aangenomen wordt dat op het punt waarop de motor uitvalt:

1) het vliegtuig niet op een grotere hoogte vliegt dan die waarop de stijgsnelheid gelijk is aan 300 ft per minuut met alle motoren werkend in overeenstemming met de bepalingen inzake maximaal duurvermogen, en

2) de en-routegradiënt bij één uitgevallen motor gelijk is aan de bruto daalgradiënt, verhoogd met een gradiënt van 0,5 %, respectievelijk de stijggradiënt, verlaagd met een gradiënt van 0,5 %.

CAT.POL.A.320 En-route — eenmotorige vliegtuigen

a) Het vliegtuig dient, onder de voor de vlucht verwachte weersomstandigheden, bij uitval van de motor in staat te zijn een plaats te bereiken waar een veilige noodlanding kan worden gemaakt.

▼B

b) Aangenomen wordt dat op het punt waarop de motor uitvalt:

1) het vliegtuig, met de motor werkend in overeenstemming met de bepalingen inzake maximaal duurvermogen, niet op een grotere hoogte vliegt dan die waarop de stijgsnelheid gelijk is aan 300 ft per minuut, en

2) de en-route-gradiënt gelijk is aan de bruto-daalgradiënt, verhoogd met een gradiënt van 0,5 %.

CAT.POL.A.325 De landing — bestemmings- en uitwijkluchtvaartterreinen

De overeenkomstig CAT.POL.A.105 a) bepaalde landingsmassa van het vliegtuig mag niet groter zijn dan de maximale landingsmassa die is voorgeschreven voor de vlieghoogte en de omgevingstemperatuur die worden verwacht op het geschatte tijdstip van landing op het bestemmingsluchtvaartterrein en het uitwijkluchtvaartterrein.

CAT.POL.A.330 De landing — droge baan

a) De in overstemming met CAT.POL.A.105 a) bepaalde landingsmassa voor het geschatte landingstijdstip moet dusdanig zijn dat het vliegtuig op het bestemmingsluchtvaartterrein en op elk uitwijkluchtvaartterrein vanaf 50 ft boven de baandrempel kan landen en binnen 70 % van de beschikbare landingsbaanlengte tot volledige stilstand kan komen, rekening houdend met:

1) de hoogte van het luchtvaartterrein;

2) niet meer dan 50 % van de tegenwindcomponent of niet minder dan 150 % van de staartwindcomponent;

3) de staat van het oppervlak en het soort oppervlak van de baan, en

4) de helling van de baan in de richting van de landing.

b) Voor steilenaderingingsmethoden moet de exploitant landingsafstandgegevens gebruiken die zijn berekend op basis van een drempelhoogte van minder dan 60 ft, doch niet minder dan 35 ft, voor zover in overeenstemming met het bepaalde onder a), en dient de exploitant te voldoen aan CAT.POL.A.345.

c) Voor kortelandingsmethoden dient de exploitant landingsafstandgegevens te gebruiken die zijn berekend in overeenstemming met het bepaalde onder a) en dient de exploitant te voldoen aan CAT.POL.A.350.

d) Bij het ondernemen van vluchten in overeenstemming met het bepaalde onder a) tot en met c) wordt aangenomen dat:

1) het vliegtuig op de gunstigste baan zal landen, in windstille omstandigheden, en

2) het vliegtuig zal landen op de baan die het, gezien de waarschijnlijke windsnelheid en -richting, het rijgedrag van het vliegtuig op de grond en andere omstandigheden zoals de aanwezigheid van landingshulpmiddelen en het soort terrein, waarschijnlijk zal toegewezen krijgen.

e) Indien de exploitant niet kan voldoen aan het bepaalde onder d), punt 2), voor het bestemmingsluchtvaartterrein, mag de vlucht alleen worden ondernomen indien een uitwijkluchtvaartterrein wordt aangewezen dat het mogelijk maakt om volledig te voldoen aan het bepaalde onder a) tot en met d).

CAT.POL.A.335 De landing — natte en verontreinigde banen

a) Als de betreffende weerrapporten of -verwachtingen aangeven dat de baan nat kan zijn op het geschatte tijdstip van landing, moet de beschikbare landingsbaanlengte ten minste 115 % bedragen van de in overeenstemming met CAT.POL.A.330 voorgeschreven landingsafstand, vermenigvuldigd met een factor 1,15.

▼B

b) Als de betreffende weerrapporten of -verwachtingen aangeven dat de baan verontreinigd kan zijn op het geschatte tijdstip van landing, mag de landingsafstand niet groter zijn dan de beschikbare landingsbaanlengte. De exploitant moet in het vluchthandboek vermelden welke landingsafstandsgegevens dienen te worden toegepast.

c) Een landingsafstand op een natte baan die korter is dan die welke is vereist volgens a), doch niet minder dan die welke is vereist volgens CAT.POL.A.330 a) mag worden gebruikt indien het vlieghandboek specifieke aanvullende informatie bevat over landingsafstanden op natte banen.

CAT.POL.A.340 Klimvereisten bij start en landing

De exploitant van een tweemotorig vliegtuig dient de volgende klimvereisten na te leven met betrekking tot de start en landing:

a) *Klimvereisten bij de start*

1) Alle motoren in werking:

i) de constante stijggradiënt na de start bedraagt ten minste 4 %, met:

A) startvermogen op alle motoren;

B) het onderstel uitgeklapt, tenzij het onderstel in ten hoogste zeven seconden kan worden ingetrokken, in welk geval het als ingetrokken mag worden beschouwd;

C) de vleugelkleppen in de startpositie(s), en

D) een klimsnelheid van ten minste 1,1 V_{MC} (minimale bestuurbaarheidssnelheid op of dicht bij de grond) of 1,2 V_{S1} (overtreksnelheid of de minimale constante vliegsnelheid in de landingsconfiguratie), als deze waarde groter is.

2) eén uitgevallen motor:

i) de constante stijggradiënt op een hoogte van 400 ft boven het startoppervlak is meetbaar positief, met:

A) de kritieke motor buiten werking en de propeller daarvan in de stand waarin de luchtweerstand het geringst is;

B) de andere motor op startvermogen;

C) het onderstel ingetrokken;

D) de vleugelkleppen in de startpositie(s), en

E) een klimsnelheid gelijk aan die welke op 50 ft werd bereikt;

ii) de constante stijggradiënt op een hoogte van 1 500 ft boven het startoppervlak bedraagt ten minste 0,75 %, met:

A) de kritieke motor buiten werking en de propeller daarvan in de stand waarin de luchtweerstand het geringst is;

B) de andere motor op ten hoogste het maximaal duurvermogen;

C) het onderstel ingetrokken;

D) de vleugelkleppen ingetrokken, en

E) een klimsnelheid van ten minste 1,2 V_{S1}.

▼B

b) *Klimvereisten bij de landing*

1) Alle motoren in werking:

i) de constante stijggradiënt bedraagt ten minste 2,5 %, met:

A) niet meer dan het vermogen of de stuwkracht die beschikbaar is acht seconden na het moment waarop de gashendels voor het eerst uit de stationaire vluchtstand worden gezet;

B) het onderstel uitgeklapt;

C) de vleugelkleppen in de landingsstand, en

D) een klimsnelheid gelijk aan V_{REF} (referentielandingssnelheid).

2) Eén uitgevallen motor:

i) de constante stijggradiënt op een hoogte van 1 500 ft boven het landingsoppervlak bedraagt ten minste 0,75 %, met:

A) de kritieke motor buiten werking en de propeller daarvan in de stand waarin de luchtweerstand het geringst is;

B) de andere motor op ten hoogste het maximaal duurvermogen;

C) het onderstel ingetrokken;

D) de vleugelkleppen ingetrokken, en

E) een klimsnelheid van ten minste 1,2 V_{S1}.

CAT.POL.A.345 Goedkeuring van steilenaderingsprocedures

a) Steilenaderingsprocedures met glijpadhellingshoeken van 4,5° of meer en met drempelhoogten van minder dan 60 ft, doch niet minder dan 35 ft, vereisen voorafgaande goedkeuring van de bevoegde autoriteit.

b) Om de goedkeuring te verkrijgen, dient de exploitant bewijs te verstrekken dat is voldaan aan de volgende voorwaarden:

1) het vlieghandboek vermeldt de maximaal toegestane dalingshoek, eventuele andere beperkingen, normale, abnormale of noodprocedures voor de steile nadering, alsook wijzigingen in de veldlengtegegevens bij het gebruik van de criteria voor een steile nadering, en

2) op ieder luchtvaartterrein waar steilenaderingsprocedures worden uitgevoerd:

i) is een geschikt glijpadreferentiesysteem beschikbaar, ten minste bestaande uit een visueel glijpadindicatiesysteem;

ii) zijn weerminima vastgelegd, en

iii) wordt rekening gehouden met de volgende factoren:

A) de situatie met betrekking tot hindernissen;

B) het type glijpadreferentie en baangeleiding;

C) de minimumeisen wat betreft visuele referentie op de beslissingshoogte (DH) en de laagste beslissingshoogte (MDA);

D) de beschikbare boordapparatuur;

E) de kwalificaties van de piloot en diens bekendheid met het luchtvaartterrein;

▼B

F) beperkingen en procedures van het vlieghandboek, en

G) criteria voor een afgebroken nadering.

CAT.POL.A.350 Goedkeuring van korte landingen

a) Korte landingen vereisen voorafgaande goedkeuring door de bevoegde autoriteit.

b) Om de goedkeuring te verkrijgen, dient de exploitant bewijs te verstrekken dat is voldaan aan de volgende voorwaarden:

1) de afstand die wordt gebruikt voor berekening van de toegestane landingsmassa mag bestaan uit de bruikbare lengte van het beschikbaar verklaarde veilige gebied plus de beschikbaar verklaarde landingsbaanlengte;

2) voor het gebruik van het beschikbaar verklaarde veilige gebied is toestemming vereist van de staat waarin het luchtvaartterrein is gelegen;

3) het beschikbare veilige gebied is vrij van hindernissen of laagtes die een gevaar zouden vormen voor een vliegtuig dat te kort binnenkomt, en gedurende de tijd dat de baan in gebruik is voor korte landingen is het niet toegestaan dat een mobiel voorwerp zich in het beschikbare veilige gebied bevindt;

4) de helling van het beschikbaar verklaarde veilige gebied is niet groter dan 5 % opwaarts of 2 % neerwaarts in de richting van de landing;

5) de bruikbare lengte van het beschikbare veilige gebied is niet meer dan 90 m;

6) de breedte van het beschikbare veilige gebied is niet minder dan tweemaal de breedte van de baan, met het verlengde van de hartlijnstreep als middellijn;

7) de hoogte waarop het begin van de bruikbare lengte van het beschikbaar verklaarde veilige gebied wordt gepasseerd, is niet minder dan 50 ft;

8) voor elke te gebruiken baan zijn weerminima vastgelegd, die niet lager zijn dan de minima voor VFR-naderingen of niet-precisienaderingen;

9) de eisen met betrekking tot de minimale ervaring van de piloot, de opleidingseisen en de eisen met betrekking tot de opleiding die erop is gericht om de specifieke bekendheid met het luchtvaartterrein te verwerven, worden vermeld en zijn vervuld;

10) eventueel door de bevoegde autoriteit gestelde aanvullende voorwaarden houden rekening met de eigenschappen van het vliegtuigtype, de orografische kenmerken in het naderingsgebied, naderingshulpmiddelen en overwegingen in verband met afgebroken nadering/afgebroken landingen.

HOOFDSTUK 4

Prestatieklasse C

CAT.POL.A.400 De start

a) De startmassa mag niet groter zijn dan de in het vlieghandboek vastgelegde maximale startmassa voor de drukhoogte en de omgevingstemperatuur op het luchtvaartterrein van vertrek.

b) Voor vliegtuigen waarvan de gegevens over de startveldlengte in het vlieghandboek geen rekening houden met motorstoring, mag de afstand vanaf het begin van de startaanloop die het vliegtuig nodig heeft om een hoogte te bereiken van 50 ft boven de grond met alle motoren werkend op het vastgestelde maximaal startvermogen, vermenigvuldigd met een factor:

1) 1,33 voor vliegtuigen met twee motoren;

▼B

2) 1,25 voor vliegtuigen met drie motoren, of

3) 1,18 voor vliegtuigen met vier motoren,

niet groter zijn dan de beschikbare aanloop op het luchtvaartterrein waarop de start zal plaatsvinden.

c) Voor vliegtuigen waarvan de gegevens over de startveldlengte in het vlieghandboek wel rekening houden met motorstoring, dient aan de volgende eisen te worden voldaan, overeenkomstig de specificaties in het vlieghandboek:

1) de start-stoplengte is niet groter dan de beschikbare start-stoplengte;

2) de startafstand is niet groter dan de beschikbare startafstand, waarbij de hindernisvrije verlengstrook niet meer mag bedragen dan de helft van de beschikbare aanloop;

3) de aanloop is niet langer dan de beschikbare aanloop;

4) er wordt één waarde V_1 voor de afgebroken en voortgezette start gebruikt, en

5) op een natte of verontreinigde baan is de startmassa niet groter dan die welke is toegestaan voor de start op een droge baan onder dezelfde omstandigheden.

d) De volgende factoren dienen in aanmerking te worden genomen:

1) de drukhoogte op het luchtvaartterrein;

2) de omgevingstemperatuur op het luchtvaartterrein;

3) de staat van het oppervlak en het soort oppervlak van de baan;

4) de helling van de baan in de richting van de start;

5) niet meer dan 50 % van de gemelde tegenwindcomponent of niet minder dan 150 % van de gemelde staartwindcomponent, en

6) het eventuele verlies aan baanlengte ten gevolge van het uitlijnen van het vliegtuig voor de start.

CAT.POL.A.405 Vermijden van hindernissen bij de start

a) Het startvliegpad bij één uitgevallen motor moet zodanig worden bepaald dat het vliegtuig verticaal ten minste 50 ft plus 0,01 × D boven of horizontaal ten minste 90 m plus 0,125 × D van hindernissen verwijderd blijft, waarbij D de horizontale afstand is die het vliegtuig aflegt vanaf het einde van de beschikbare startafstand. Voor vliegtuigen met een spanwijdte van minder dan 60 m mag de horizontale afstand tot hindernissen de halve spanwijdte plus 60 m, plus 0,125 × D bedragen.

b) Het startvliegpad dient te beginnen op een hoogte van 50 ft boven de grond aan het einde van de volgens CAT.POL.A.405 b) of c) vereiste startafstand, en te eindigen op een hoogte van 1 500 ft boven de grond.

c) Bij het voldoen aan het bepaalde onder a) dient de exploitant rekening te houden met:

1) de massa van het vliegtuig bij het begin van de aanloop;

2) de drukhoogte op het luchtvaartterrein;

3) de omgevingstemperatuur op het luchtvaartterrein, en

4) niet meer dan 50 % van de gemelde tegenwindcomponent of niet minder dan 150 % van de gemelde staartwindcomponent.

▼B

d) Grondkoerswijzigingen zijn niet toegestaan tot aan het punt van het startvliegpad waar een hoogte van 50 ft boven de grond is bereikt. Daarna, tot een hoogte van 400 ft, wordt aangenomen dat de dwarshelling van het vliegtuig niet meer dan 15° bedraagt. Boven 400 ft hoogte mogen dwarshellingshoeken groter dan 15°, doch niet meer dan 25°, worden gepland. Er dient voldoende rekening te worden gehouden met het effect van dwarshelling op vliegsnelheden en de vliegbaan, met inbegrip van de toename van afstanden als gevolg van verhoogde vliegsnelheden.

e) Voor gevallen waarin geen grondkoerswijzigingen van meer dan 15° zijn vereist, behoeft de exploitant geen rekening te houden met hindernissen die op een grotere zijdelingse afstand liggen dan:

1) 300 m, indien de piloot in staat is de vereiste navigatienauwkeurigheid te handhaven over het gehele gebied waar met hindernissen rekening gehouden dient te worden, of

2) 600 m, voor vluchten onder alle andere omstandigheden.

f) Voor gevallen waarin grondkoerswijzigingen van meer dan 15° zijn vereist, behoeft een exploitant geen rekening te houden met hindernissen die op een grotere zijdelingse afstand liggen dan:

1) 600 m, indien de piloot in staat is de vereiste navigatienauwkeurigheid te handhaven over het gehele gebied waar met hindernissen rekening gehouden dient te worden, of

2) 900 m, voor vluchten onder alle andere omstandigheden.

g) Teneinde aan de eisen onder a) tot en met f) te voldoen en te zorgen voor een veilige route, met vermijding van hindernissen, dient de exploitant eventualiteitenprocedures vast te stellen om het vliegtuig in staat te stellen om ofwel te voldoen aan de en-route-eisen van CAT.POL.A.410, ofwel te landen op het luchtvaartterrein van vertrek dan wel op een startuitwijkluchtvaartterrein.

CAT.POL.A.410 En-route — alle motoren in werking

a) Het vliegtuig moet, onder de voor de vlucht verwachte weersomstandigheden, in staat zijn om op elk punt van de route of van elke geplande afwijking daarvan een stijgsnelheid van ten minste 300 ft per minuut te bereiken met alle motoren werkend in overeenstemming met de bepalingen inzake maximaal duurvermogen op:

1) de minimumhoogten voor een veilige vlucht in elk stadium van de te vliegen route of van elke geplande afwijking daarvan zoals vermeld in, of berekend op basis van de informatie in, het vluchthandboek voor het betreffende vliegtuig, en

2) de minimumhoogten die zijn vereist om te voldoen aan de bepalingen van CAT.POL.A.415 en 420, naargelang van toepassing.

CAT.POL.A.415 En-route — één uitgevallen motor

a) Het vliegtuig moet, onder de voor de vlucht verwachte weersomstandigheden, bij uitval van één van de motoren op enig punt van de route of een geplande afwijking daarvan, met de andere motor(en) werkend in overeenstemming met de bepalingen inzake maximaal duurvermogen, in staat zijn de vlucht voort te zetten vanaf de kruishoogte tot aan een luchtvaartterrein waar een landing kan worden uitgevoerd overeenkomstig CAT.POL.A.430 of CAT.POL.A.435. Het vliegtuig bewaart daarbij boven hindernissen die zich op minder dan 9,3 km (5 NM) aan weerszijden van de geplande grondkoers bevinden, hoogten van ten minste:

1) 1 000 ft als de stijgsnelheid gelijk is aan of groter is dan nul, of

2) 2 000 ft als de stijgsnelheid kleiner is dan nul.

▼B

b) De vliegbaan dient een positieve helling te hebben op een hoogte van 450 m (1 500 ft) boven het luchtvaartterrein waar de landing verondersteld wordt plaats te vinden na het uitvallen van een motor.

c) Aangenomen wordt dat de beschikbare stijgsnelheid van het vliegtuig 150 ft per minuut lager is dan de vermelde bruto-stijgsnelheid.

d) De breedtemarges onder a) moeten worden verhoogd tot 18,5 km (10 NM) indien de navigatienauwkeurigheid minder is dan RNP5.

e) Brandstoflozing is toegestaan indien een veilige procedure wordt gevolgd en voor zover het mogelijk blijft om het luchtvaartterrein met de vereiste brandstofreserves te bereiken.

CAT.POL.A.420 En-route — vliegtuigen met drie of meer motoren, waarvan twee zijn uitgevallen

a) Op geen enkel punt van de voorgenomen grondkoers mag een vliegtuig met drie of meer motoren meer dan 90 minuten vliegtijd, bij de langeafstandskruissnelheid die geldt voor gebruik van alle motoren bij standaardtemperatuur en in windstille omstandigheden, verwijderd zijn van een luchtvaartterrein dat voldoet aan de prestatie-eisen die gelden bij de verwachte landingsmassa, tenzij het vliegtuig voldoet aan het bepaalde onder b) tot en met e).

b) De vliegbaan met twee uitgevallen motoren dient het vliegtuig in staat te stellen om, onder de verwachte weersomstandigheden, de vlucht voort te zetten tot een luchtvaartterrein waar wordt voldaan aan de prestatie-eisen die gelden bij de verwachte landingsmassa en daarbij ten minste 2 000 ft te blijven boven hindernissen die zich bevinden binnen 9,3 km (5 NM) aan weerszijden van de geplande grondkoers.

c) De twee motoren worden verondersteld uit te vallen op het meest kritieke punt van dat deel van de route waar het vliegtuig meer dan 90 minuten, bij de langeafstandskruissnelheid met alle motoren in werking en bij de standaardtemperatuur en windstilte, is verwijderd van een luchtvaartterrein waar wordt voldaan aan de prestatie-eisen die gelden bij de verwachte landingsmassa.

d) De verwachte massa van het vliegtuig op het punt waar de twee motoren verondersteld worden uit te vallen, mag niet lager zijn dan de massa waarbij voldoende brandstof aanwezig is om door te vliegen naar een luchtvaartterrein waar de landing verondersteld wordt plaats te vinden en daar aan te komen op ten minste 450 m (1 500 ft) direct boven het landingsgebied en vervolgens nog 15 minuten horizontaal te vliegen.

e) De beschikbare stijgsnelheid van het vliegtuig is 150 ft per minuut lager dan de gespecificeerde stijgsnelheid.

f) De breedtemarges onder b) moeten worden verhoogd tot 18,5 km (10 NM) indien de navigatienauwkeurigheid minder is dan RNP5.

g) Brandstoflozing is toegestaan indien een veilige procedure wordt gevolgd en voor zover het mogelijk blijft om het luchtvaartterrein met de vereiste brandstofreserves te bereiken.

CAT.POL.A.425 De landing — bestemmings- en uitwijkluchtvaartterreinen

De in overeenstemming met CAT.POL.A.105 a) bepaalde landingsmassa van het vliegtuig mag niet groter zijn dan de in het vlieghandboek vermelde maximale landingsmassa voor de hoogte en, indien vermeld in het vlieghandboek, de omgevingstemperatuur die worden verwacht voor het geschatte tijdstip van landing op het bestemmings- en uitwijkluchtvaartterrein.

▼B

CAT.POL.A.430 De landing — droge banen

a) De in overeenstemming met CAT.POL.A.105 a) bepaalde landingsmassa voor het geschatte tijdstip van landing op het bestemmingsluchtvaartterrein en op elk uitwijkluchtvaartterrein moet dusdanig zijn dat het vliegtuig kan landen en binnen 70 % van de beschikbare landingsbaanlengte tot volledige stilstand kan komen, gerekend vanaf 50 ft boven de baandrempel, rekening houdend met:

1) de hoogte van het luchtvaartterrein;

2) niet meer dan 50 % van de tegenwindcomponent of niet minder dan 150 % van de staartwindcomponent;

3) het soort oppervlak van de baan, en

4) de helling van de baan in de richting van de landing.

b) Bij het ondernemen van vluchten dient te worden aangenomen dat:

1) het vliegtuig zal landen op de gunstigste baan, bij windstilte, en

2) het vliegtuig zal landen op de baan die, gezien de waarschijnlijke windsnelheid en -richting, het rijgedrag van het vliegtuig op de grond en andere omstandigheden zoals de aanwezigheid van landingshulpmiddelen en het soort terrein, waarschijnlijk aan het vliegtuig zal worden toegewezen.

c) Indien de exploitant voor het bestemmingsluchtvaartterrein niet aan het bepaalde onder b), punt 2), kan voldoen, mag de vlucht alleen worden ondernomen indien een uitwijkluchtvaartterrein is aangewezen dat het mogelijk maakt om volledig te voldoen aan het bepaalde onder a) en b).

CAT.POL.A.435 De landing — natte en verontreinigde banen

a) Als de toepasselijke weerberichten of weersvoorspellingen aangeven dat de baan nat kan zijn op het geschatte tijdstip van landing, moet de beschikbare landingsbaanlengte ten minste gelijk zijn aan de benodigde landingsafstand als bepaald volgens CAT.POL.A.430, vermenigvuldigd met een factor 1,15.

b) Als de betreffende weerrapporten of -verwachtingen aangeven dat de baan verontreinigd kan zijn op het geschatte tijdstip van landing, mag de landingsafstand niet groter zijn dan de beschikbare landingsbaanlengte. De exploitant moet in het vluchthandboek vermelden welke landingsafstandgegevens dienen te worden toegepast.

SECTIE 2

Helikopters

HOOFDSTUK 1

Algemene eisen

CAT.POL.H.100 Toepasselijkheid

a) Helikopters dienen vluchten uit te voeren in overeenstemming met de van toepassing zijnde voorschriften voor de prestatieklasse.

b) Helikopters voeren vluchten uit in prestatieklasse 1:

1) wanneer ze vluchten uitvoeren naar/vanaf luchtvaartterreinen of operationele locaties in een vijandige agglomeratie, behalve wanneer ze vluchten uitvoeren naar/vanaf plaatsen van algemeen belang in overeenstemming met CAT.POL.H.225, of

2) wanneer ze een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan 19 hebben, behalve wanneer ze vluchten uitvoeren naar/vanaf een landingsplaats voor helikopters in prestatieklasse 2 indien daarvoor toestemming is verleend in overeenstemming met CAT.POL.H.305.

▼B

c) Tenzij anders voorgeschreven onder b), voeren helikopters met een maximale operationele passagiersconfiguratie van 19 of minder, maar meer dan negen, vluchten uit in prestatieklasse 1 of 2.

d) Tenzij anders voorgeschreven onder b), voeren helikopters met een maximale operationele passagiersconfiguratie van negen of minder vluchten uit in prestatieklasse 1, 2 of 3.

CAT.POL.H.105 Algemeen

a) De massa van de helikopter:

1) bij het begin van de start, of

2) bij herziening van het vliegplan tijdens de vlucht, op het punt van waaraf het herziene vliegplan geldt,

mag niet groter zijn dan de massa waarbij voor de geplande vlucht voldaan kan worden aan de eisen van deze sectie, rekening houdend met de verwachte afname van de massa tijdens de vlucht en met de door het betreffende voorschrift toegestane brandstoflozing.

b) De goedgekeurde prestatiegegevens die worden vermeld in het vlieghandboek moeten worden gebruikt om te bepalen of wordt voldaan aan de bepalingen van deze sectie, zo nodig aangevuld met andere gegevens als voorgeschreven in het betreffende hoofdstuk. De exploitant dient andere gegevens te specificeren in het vluchthandboek. Bij de toepassing van de in het betreffende voorschrift bepaalde factoren mag rekening worden gehouden met eventuele operationele factoren die al verdisconteerd zijn in de prestatiegegevens in het vlieghandboek, om te voorkomen dat zij twee keer worden toegepast.

c) Bij het aantonen van de naleving van de eisen van deze sectie moet rekening worden gehouden met de volgende parameters:

1) de massa van de helikopter;

2) de configuratie van de helikopter;

3) de omgevingsomstandigheden, in het bijzonder:

i) de drukhoogte en de temperatuur;

ii) de wind:

A) tenzij anders bepaald onder c), wordt in de voorschriften voor de start, het startvliegpad en de landing rekening gehouden met niet meer dan 50 % van een gemelde constante tegenwindcomponent van 5 kt of meer;

B) indien het vlieghandboek toestaat dat de start en landing mag plaatsvinden met een staartwindcomponent, en in alle gevallen voor het startvliegpad, wordt rekening gehouden met niet minder dan 150 % van een gemelde constante staartwindcomponent, en

C) indien precieze windmetingsapparatuur een nauwkeurige meting van de windsnelheid boven een start- en landingspunt mogelijk maakt, mag de exploitant windcomponenten van meer dan 50 % vaststellen, mits hij aan de bevoegde autoriteit aantoont dat de afstand tot het gebied voor eindnadering en opstijgen (final approach and takeoff area, FATO) en verbeteringen van de nauwkeurigheid van de windmetingsapparatuur een gelijkwaardig niveau van veiligheid bieden;

▼B

4) de vluchtuitvoeringstechnieken, en

5) het gebruik van elk systeem dat een negatief effect heeft op de prestaties.

CAT.POL.H.110 Rekening houden met hindernissen

a) Voor de toepassing van de eisen inzake de hoogtemarge boven hindernissen moet een hindernis die buiten het FATO, in het startvliegpad of de gemiste aanvliegroute is gelegen, in aanmerking worden genomen indien de zijdelingse afstand ervan vanaf het dichtstbijzijnde punt op de oppervlakte onder de voorgenomen vliegbaan niet groter is dan:

1) voor VFR-vluchten:

i) de helft van de in het vlieghandboek vastgestelde breedte, of, indien geen breedte is vastgesteld, „0,75 × D", waarbij D de grootste afmeting van de helikopter bij draaiende rotors is;

ii) plus „0,25 × D", of „3 m" als deze waarde groter is;

iii) vermeerderd met

A) 0,10 × afstand DR voor VFR-vluchten overdag, of

B) 0,15 × afstand DR voor VFR-vluchten bij nacht;

2) voor IFR-vluchten:

i) „1,5 × D", of 30 m, als deze waarde groter is, plus:

A) 0,10 × afstand DR, voor IFR-vluchten met nauwkeurige koersgeleiding;

B) 0,15 × afstand DR, voor IFR-vluchten met standaardkoersgeleiding, of

C) 0,30 × afstand DR voor IFR-vluchten zonder koersgeleiding;

ii) bij het in aanmerking nemen van de gemiste aanvliegroute is de afwijking van het gebied waar met hindernissen rekening gehouden dient te worden alleen van toepassing na het eind van de beschikbare startafstand.

3) Voor vluchtuitvoeringen waarbij de initiële start visueel wordt uitgevoerd en die op een omschakelingspunt wordt omgezet in een IFR/IMC-vluchtuitvoering, zijn de in 1) vereiste criteria van toepassing tot het omschakelingspunt en de in 2) vereiste criteria na het omschakelingspunt. Het omschakelingspunt kan niet zijn gelegen vóór het einde van de vereiste startafstand voor helikopters die vluchten in prestatieklasse 1 uitvoeren of vóór het vastgestelde punt na de start voor helikopters die vluchten in prestatieklasse 2 uitvoeren.

b) Voor startuitvoeringen waarbij een backup- of een zijdelingse omschakelingsprocedure wordt gebruikt, moet, voor de toepassing van de eisen op het gebied van de hoogtemarge boven hindernissen, een hindernis die is gelegen in het backup-gebied of het gebied voor zijdelingse omschakeling in aanmerking worden genomen indien de zijdelingse afstand ervan vanaf het dichtstbijzijnde punt op de grond onder de voorgenomen vliegbaan niet groter is dan:

1) de helft van de in het vlieghandboek vastgestelde breedte, of, indien geen breedte is vastgesteld, „0,75 × D";

▼B

2) plus „0,25 × D”, of „3 m” als deze waarde groter is;

3) vermeerderd met

i) voor VFR-vluchten overdag, 0,10 × de afstand die is afgelegd vanaf de achterkant van het FATO, of

ii) voor VFR-vluchten bij nacht, 0,15 × de afstand die is afgelegd vanaf de achterkant van het FATO.

c) Hindernissen mogen worden genegeerd als ze verder gelegen zijn dan:

1) 7 × de rotorradius (R) voor vluchten overdag, indien is gewaarborgd dat nauwkeurige navigatie kan worden bereikt door middel van referenties aan geschikte visuele signalen tijdens de klim;

2) 10 × R voor vluchtuitvoeringen bij nacht, indien is gewaarborgd dat nauwkeurige navigatie kan worden bereikt door middel van referenties aan geschikte visuele signalen tijdens de klim;

3) 300 m indien is gewaarborgd dat nauwkeurige navigatie kan worden bereikt door middel van passende navigatiehulpmiddelen, of

4) 900 m in alle andere gevallen.

HOOFDSTUK 2

Prestatieklasse 1

CAT.POL.H.200 Algemeen

Helikopters die vluchten uitvoeren in prestatieklasse 1 moeten worden gecertificeerd in categorie A of een gelijkwaardig niveau, zoals bepaald door het Agentschap.

CAT.POL.H.205 De start

a) De startmassa mag niet groter zijn dan de maximale startmassa die in het vlieghandboek is vastgelegd voor de te gebruiken procedure.

b) De startmassa moet zodanig zijn dat:

1) het mogelijk is om de start af te breken en in het FATO te landen ingeval kritieke motoruitval wordt onderkend op of vóór het beslissingspunt voor starten;

2) de vereiste afstand voor afgebroken start niet groter is dan de beschikbare afstand voor afgebroken start, en

3) de vereiste startafstand start niet groter is dan de beschikbare startafstand;

4) niettegenstaande het bepaalde onder b), punt 3), mag de vereiste startafstand groter zijn dan de beschikbare startafstand indien de helikopter, indien kritieke motoruitval wordt onderkend op het beslissingspunt voor starten, met een verticale marge van niet minder dan 10,7 m (35 ft) boven alle hindernissen kan blijven tot het eind van de vereiste startafstand.

c) Bij het aantonen van de naleving van het bepaalde onder a) en b) wordt rekening gehouden met de desbetreffende parameters van CAT.POL.H.105 c) op het luchtvaartterrein of het exploitatiegebied van vertrek.

▼B

d) Het deel van de start tot en met het beslissingspunt voor starten moet worden uitgevoerd met het aardoppervlak in zicht, zodat een afgebroken start kan worden uitgevoerd.

e) Voor startuitvoeringen waarbij een backup- of een zijdelingse omschakelingsprocedure wordt gebruikt, moet, indien kritieke motoruitval wordt onderkend op of vóór het beslissingspunt voor starten, met een toereikende marge afstand worden gehouden van alle hindernissen die zijn gelegen in het backup-gebied of het gebied voor zijdelingse omschakeling.

CAT.POL.H.210 Startvliegpad

a) Vanaf het einde van de vereiste startafstand, ingeval kritieke motoruitval wordt onderkend op het beslissingspunt voor starten:

1) dient de startmassa zodanig te zijn dat de startvliegpad een verticale afstand tot alle hindernissen in de klimbaan behoudt van niet minder dan 10,7 m (35 ft) voor VFR-vluchten en 10,7 m (35 ft) + 0,01 × afstand DR voor IFR-vluchten. Alleen in CAT.POL.H.110 vermelde hindernissen hoeven in aanmerking te worden genomen.

2) dient, wanneer de koers met meer dan 15° wordt verlegd, voldoende rekening te worden gehouden met het effect van dwarshelling op het vermogen om te voldoen aan de eisen op het gebied van de hoogtemarge boven hindernissen. Een dergelijke bocht mag niet worden ingezet voordat een hoogte van 61 m (200 ft) boven het startoppervlak is bereikt, tenzij de bocht onderdeel is van een in het vlieghandboek goedgekeurde procedure.

b) Bij het aantonen van de naleving van het bepaalde onder a) wordt rekening gehouden met de desbetreffende parameters van CAT.POL.H.105 c) op het luchtvaartterrein of in het exploitatiegebied van vertrek.

CAT.POL.H.215 En-route — kritieke motor buiten werking

a) De massa van de helikopter en de vliegbaan op alle punten op de route, met de kritieke motor buiten werking en onder de voor de vlucht verwachte weersomstandigheden, moeten de naleving van het bepaalde onder 1), 2) of 3) mogelijk maken.

1) Wanneer het de bedoeling is dat de vlucht te allen tijde buiten het zicht vanaf de grond wordt uitgevoerd, staat de massa van de helikopter een stijgsnelheid van ten minste 50 ft per minuut toe met de kritieke motor buiten werking op een hoogte van ten minste 300 m (1 000 ft), of 600 m (2 000 ft) in bergachtige gebieden, boven alle terreinen en hindernissen langs de route binnen 9,3 km (5 NM) aan weerszijden van de geplande grondkoers.

2) Wanneer het de bedoeling is dat de vlucht te allen tijde wordt uitgevoerd zonder dat de grond in zicht is, staat de vliegbaan de helikopter toe om vanaf de kruishoogte door te vliegen naar een hoogte van 300 m (1 000 ft) boven een landingsplaats waar een landing kan worden gemaakt overeenkomstig CAT.POL.H.220. De vliegbaan blijft in verticale zin ten minste 300 m (1 000 ft), of 600 m (2 000 ft) in bergachtige gebieden, boven alle terreinen en hindernissen langs de route binnen 9,3 km (5 NM) aan weerszijden van de geplande grondkoers. Daarbij mogen daalvluchttechnieken worden gebruikt.

3) Wanneer het de bedoeling is dat de vlucht wordt uitgevoerd onder zichtweersomstandigheden met de grond in zicht, staat de vliegbaan de helikopter toe om vanaf de kruishoogte door te vliegen naar een hoogte van 300 m (1 000 ft) boven een landingsplaats waar een landing kan worden gemaakt overeenkomstig CAT.POL.H.220, zonder op enig moment onder de van toepassing zijnde minimumvlieghoogte te vliegen. Hindernissen binnen 900 m aan weerszijden van de route moeten in aanmerking worden genomen.

▼B

b) Bij het voldoen aan het bepaalde onder a) 2), of a) 3):

1) wordt de kritieke motor geacht uit te vallen op het meest kritieke punt op de route;

2) wordt rekening gehouden met de invloed van de wind op de vliegbaan;

3) is brandstoflozing toegestaan in een mate die verenigbaar is met het bereiken van het luchtvaartterrein of exploitatiegebied met de vereiste brandstofreserves, indien een veilige procedure wordt gevolgd, en

4) is brandstoflozing niet gepland onder een hoogte van 1 000 ft boven de grond.

c) De breedtemarges van a) 1), en a) 2), moeten worden verhoogd tot 18,5 km (10 NM) als gedurende 95 % van de totale vliegtijd niet kan worden voldaan aan de navigatienauwkeurigheid.

CAT.POL.H.220 De landing

a) De landingsmassa van de helikopter op het geschatte tijdstip van landing mag niet groter zijn dan de in het vlieghandboek vermelde massa voor de te gebruiken procedure.

b) Ingeval kritieke motoruitval wordt onderkend op enig punt op of vóór het beslissingspunt voor landing, is het mogelijk om ofwel te landen en te stoppen in het FATO, ofwel een afgebroken landing te verrichten en met een verticale marge van 10,7 m (35 ft) boven alle hindernissen in het vliegpad te blijven. Alleen in CAT.POL.H.110 vermelde hindernissen hoeven in aanmerking te worden genomen.

c) Ingeval kritieke motoruitval wordt onderkend op enig punt op of na het beslissingspunt voor landing, is het mogelijk om:

1) afstand te houden tot alle hindernissen in het naderingsvliegpad, en

2) te landen en te stoppen in het FATO.

d) Bij de naleving van het bepaalde onder a), b) en c) wordt rekening gehouden met de van toepassing zijnde parameters van CAT.POL.H.105 c) voor het geschatte tijdstip van landing op het luchtvaartterrein of exploitatiegebied of op een uitwijkluchtvaartterrein.

e) Het deel van de landing vanaf het beslissingpunt voor landing tot het moment dat de helikopter de grond raakt, wordt uitgevoerd met het aardoppervlak in zicht.

CAT.POL.H.225 Helikoptervluchtuitvoeringen naar/vanaf een plaats van algemeen belang

a) Vluchtuitvoeringen naar/vanaf een plaats van algemeen belang mogen worden uitgevoerd in prestatieklasse 2 zonder te voldoen aan CAT.POL.H.310 b) of CAT.POL.H.325 b) mits voldaan is aan alle volgende voorwaarden:

1) de plaats van algemeen belang was ingesteld vóór 1 juli 2002;

2) de omvang of de omgeving van de plaats van algemeen belang maakt naleving van de eisen voor activiteiten in prestatieklasse 1 onmogelijk;

3) de vlucht wordt uitgevoerd met een helikopter met een maximale operationele passagiersconfiguratie van zes of minder;

4) de exploitant voldoet aan CAT.POL.H.305 b) 2), en b) 3);

▼B

5) de helikoptermassa is niet groter dan de in het vlieghandboek vermelde maximale massa voor een klimgradiënt van 8 % in windstille omstandigheden bij de veilige startsnelheid (take-off safety speed, V_{TOSS}) met de kritieke motor buiten werking en de overige motoren werkend op een passend vermogensniveau, en

6) de exploitant heeft voorafgaande toestemming voor de vluchtuitvoering gekregen van de bevoegde autoriteit. Alvorens dergelijke vluchtuitvoeringen mogen plaatsvinden in een andere lidstaat moet de exploitant toestemming krijgen van de bevoegde autoriteit van die staat.

b) In het vluchthandboek moeten specifieke locatiegebonden procedures worden vastgesteld om de periode waarin de inzittenden van de helikopter en personen bij het uitvallen van een motor tijdens de start en de landing op de grond in gevaar zijn, tot een minimum te beperken.

c) Voor elk gebied van algemeen belang bevat het vluchthandboek: een diagram of een geannoteerde foto waarop de belangrijkste aspecten, de afmetingen, de niet-overeenstemming met de eisen van prestatieklasse 1, de belangrijkste risico's en het noodplan in geval van een ongeval worden weergegeven.

HOOFDSTUK 3

Prestatieklasse 2

CAT.POL.H.300 Algemeen

Helikopters die vluchten uitvoeren in prestatieklasse 2 moeten worden gecertificeerd in categorie A of een gelijkwaardig niveau, zoals bepaald door het Agentschap.

CAT.POL.H.305 Vluchtuitvoeringen zonder gewaarborgd vermogen om een veilige noodlanding te maken

a) Vluchtuitvoeringen zonder gewaarborgd vermogen om tijdens de start- en de landingsfase een veilige noodlanding te maken, mogen alleen worden uitgevoerd als de exploitant daarvoor toestemming van de bevoegde autoriteit heeft gekregen.

b) Om deze toestemming te krijgen en te behouden:

1) dient de exploitant een risicobeoordeling uit te voeren waarin hij:

i) het type helikopter, en

ii) het soort vluchtuitvoeringen vermeldt;

2) dient de exploitant de volgende voorwaarden na te leven:

i) de door de fabrikant vastgestelde modificatiestandaard voor de helikopter/motor verwerven en behouden;

ii) preventieve onderhoudsacties uitvoeren die worden aanbevolen door de fabrikant van de helikopter of de motor;

iii) start- en landingsprocedures in het vluchthandboek opnemen wanneer deze niet reeds in het vlieghandboek zijn opgenomen;

iv) de opleiding van de cockpitbemanning specificeren, en

v) over een systeem voor het melden van verlies aan vermogen, het uitschakelen van de motor of het uitvallen van motoren beschikken,

en

3) een systeem om toezicht te houden op het gebruik (Usage monitoring system, UMS) toepassen.

▼B

CAT.POL.H.310 De start

a) De startmassa mag niet groter zijn dan de vastgestelde maximale startmassa voor een klimgradiënt van 150 ft per minuut op 300 m (1 000 ft) boven het niveau van het luchtvaartterrein of exploitatiegebied met de kritieke motor buiten werking en de overige motoren werkend op een passend vermogensniveau.

b) Voor vluchtuitvoeringen anders dan die welke worden vermeld in CAT.POL.H.305 moet de start zodanig worden uitgevoerd dat een veilige noodlanding kan worden uitgevoerd tot het punt van waaraf de vlucht veilig kan worden voortgezet.

c) Voor vluchtuitvoeringen overeenkomstig CAT.POL.H.305 geldt, naast de eisen onder a), het volgende:

1) De startmassa is niet groter dan de in het vlieghandboek vermelde maximale massa voor een standvlucht met alle motoren werkend buiten grondeffect in windstille omstandigheden, met alle motoren werkend op een passend vermogensniveau, of

2) voor vluchtuitvoeringen vanaf een landingsplaats voor helikopters:

i) met een helikopter met een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan 19, of

ii) een helikopter waarmee een vlucht wordt uitgevoerd vanaf een in een vijandige omgeving gelegen landingplaats voor helikopters,

wordt bij het bepalen van de startmassa rekening gehouden met: de procedure, het missen van de rand van de landingsplaats en een daling gerelateerd aan de hoogte van de landingsplaats met de kritieke motor(en) buiten werking en de overige motoren werkend op een passend vermogensniveau.

d) Bij het naleven van de eisen onder a), b) en c) wordt rekening gehouden met de desbetreffende parameters van CAT.POL.H.105 c) op het punt van vertrek.

e) Het deel van de start dat plaatsvindt alvorens wordt voldaan aan de eis van CAT.POL.H.315, dient te worden uitgevoerd met het aardoppervlak in zicht.

CAT.POL.H.315 Het start vliegpad

Vanaf het gedefinieerde punt na de start of, als alternatief, niet lager dan 200 ft boven het startoppervlak, met de kritieke motor buiten werking, moet worden voldaan aan de eisen van CAT.POL.H.210 a) 1), a) 2), en b).

CAT.POL.H.320 En-route — kritieke motor buiten werking

De eisen van CAT.POL.H.215 moeten worden nageleefd.

CAT.POL.H.325 De landing

a) De landingsmassa van de helikopter op het geschatte tijdstip van landing mag niet groter zijn dan de gespecificeerde massa voor een klimgradiënt van 150 ft per minuut op 300 m (1 000 ft) boven het niveau van het luchtvaartterrein of exploitatiegebied met de kritieke motor buiten werking en de overige motoren werkend op een passend vermogensniveau.

b) Indien de kritieke motor uitvalt op enig punt in de naderingsvliegbaan:

1) kan een afgebroken vlucht worden verricht overeenkomstig de eisen van CAT.POL.H.315, of

2) kan de helikopter, voor andere vluchtuitvoeringen dan die welke worden vermeld in CAT.POL.H.305, een veilige noodlanding uitvoeren.

▼B

c) Voor vluchtuitvoeringen overeenkomstig CAT.POL.H.305 geldt, naast de eisen onder a), het volgende:

1) de landingsmassa is niet groter dan de in het vlieghandboek vermelde maximale massa voor een standvlucht met alle motoren werkend buiten grondeffect in windstille omstandigheden, met alle motoren werkend op een passend vermogensniveau, of

2) voor vluchtuitvoeringen naar een landingsplaats voor helikopters:

i) met een helikopter met een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan 19, of

ii) een helikopter waarmee een vlucht wordt uitgevoerd naar een in een vijandige omgeving gelegen landingplaats voor helikopters,

wordt bij het bepalen van de landingsmassa rekening gehouden met de procedure en de daling gerelateerd aan de hoogte van de landingsplaats met de kritieke motor(en) buiten werking en de overige motoren werkend op een passend vermogensniveau.

d) Bij het naleven van de eisen onder a), b) en c) wordt rekening gehouden met de desbetreffende parameters van CAT.POL.H.105 c) op het luchtvaartterrein van bestemming of een uitwijkluchtvaartterrein, indien vereist.

e) Het deel van de landing dat plaatsvindt nadat niet meer kan worden voldaan aan de eisen onder b), punt 1), dient te worden uitgevoerd met het aardoppervlak in zicht.

HOOFDSTUK 4

Prestatieklasse 3

CAT.POL.H.400 Algemeen

a) Helikopters die vluchten uitvoeren in prestatieklasse 3 moeten worden gecertificeerd in categorie A, of een door het Agentschap bepaald gelijkwaardig niveau, of in categorie B.

b) Vluchten mogen alleen in een niet-vijandige omgeving worden uitgevoerd, tenzij:

1) ze worden uitgevoerd in overeenstemming met CAT.POL.H.420, of

2) voor wat de start- en landingsfase betreft, ze worden uitgevoerd in overeenstemming met het bepaalde onder c).

c) Mits de exploitant is goedgekeurd overeenkomstig CAT.POL.H.305, mogen vluchten worden uitgevoerd naar/vanaf een luchtvaartterrein of exploitatiegebied buiten een vijandige agglomeratie zonder dat is gewaarborgd dat een veilige landing kan worden uitgevoerd:

1) tijdens de start, voordat V_y (snelheid voor de beste klimgradiënt) wordt bereikt of 200 ft boven het startoppervlak, of

2) tijdens de landing, op minder dan 200 ft boven het landingsoppervlak.

d) Er mogen geen vluchten worden uitgevoerd:

1) met het aardoppervlak buiten zicht;

2) bij nacht;

3) wanneer de wolkenbasis op een hoogte van minder dan 600 ft ligt, of

4) wanneer het zicht minder dan 800 m bedraagt.

▼B

CAT.POL.H.405 De start

a) De startmassa dient gelijk te zijn aan:

1) de gecertificeerde maximale startmassa, of

2) de vastgestelde maximale startmassa voor een standvlucht in grondeffect met alle motoren werkend op startvermogen, of, indien de omstandigheden zodanig zijn dat een standvlucht in grondeffect waarschijnlijk niet zal worden uitgevoerd, de vastgestelde startmassa voor een standvlucht buiten grondeffect met alle motoren werkend op startvermogen, indien deze waarde lager is.

b) Tenzij anders vermeld in CAT.POL.H.400 b) dient de helikopter bij het uitvallen van een motor in staat te zijn een veilige noodlanding te maken.

CAT.POL.H.410 En-route

a) De helikopter dient, met alle motoren in overeenstemming met de bepalingen inzake maximaal duurvermogen, in staat te zijn om de vlucht langs de voorgenomen route of een geplande afwijking te vervolgen zonder op enig punt onder de van toepassing zijnde minimumvlieghoogte te vliegen.

b) Tenzij anders vermeld in CAT.POL.H.420, dient de helikopter bij het uitvallen van een motor in staat te zijn een veilige noodlanding te maken.

CAT.POL.H.415 De landing

a) De landingsmassa van de helikopter dient op het geschatte tijdstip van landing gelijk te zijn aan:

1) de gecertificeerde maximale landingsmassa, of

2) de vastgestelde maximale landingsmassa voor een standvlucht in grondeffect met alle motoren werkend op startvermogen, of indien de omstandigheden zodanig zijn dat een standvlucht in grondeffect waarschijnlijk niet zal worden uitgevoerd, de vastgestelde landingsmassa voor een standvlucht buiten grondeffect met alle motoren werkend op startvermogen, indien deze waarde lager is.

b) Tenzij anders vermeld in CAT.POL.H.400 b) dient de helikopter bij het uitvallen van een motor in staat te zijn een veilige noodlanding te maken.

CAT.POL.H.420 Helikoptervluchten boven een vijandige omgeving buiten een agglomeratie

a) Vluchten boven een vijandige omgeving buiten een agglomeratie zonder het vermogen om een veilige noodlanding te maken met helikopters met schroefturbinemotoren en een maximale operationele passagiersconfiguratie van zes of minder mogen alleen worden uitgevoerd als de exploitant, na een veiligheidsrisicobeoordeling te hebben uitgevoerd, daarvoor toestemming heeft gekregen van de bevoegde autoriteit. Alvorens dergelijke vluchtuitvoeringen mogen plaatsvinden in een andere lidstaat moet de exploitant toestemming krijgen van de bevoegde autoriteit van die staat.

b) Om deze toestemming te krijgen en te behouden:

1) mag de exploitant deze vluchten alleen uitvoeren in de gebieden en onder de voorwaarden die in de toestemming zijn vermeld;

2) voert de exploitant dergelijke vluchten niet uit met een helikopter waarvoor goedkeuring voor een medisch helikopterteam (HEMS) is afgegeven;

3) moet de exploitant aantonen dat de beperkingen van de helikopter, of andere gerechtvaardigde overwegingen, de toepassing van de passende prestatiecriteria uitsluiten, en

4) moet de exploitant goedgekeurd zijn overeenkomstig CAT.POL.H.305 b).

▼B

c) Niettegenstaande CAT.IDE.H.240 mogen dergelijke vluchten worden uitgevoerd zonder aanvullende zuurstofapparatuur, mits de cabinedrukhoogte gedurende meer dan 30 minuten niet hoger is dan 10 000 ft en nooit hoger is dan 13 000 ft.

SECTIE 3

Massa en zwaartepunt

HOOFDSTUK 1

Motoraangedreven luchtvaartuigen

CAT.POL.MAB.100 Massa en zwaartepunt, belading

a) Tijdens elke fase van de vluchtuitvoering dienen de belading, massa en zwaartepuntsligging van het vliegtuig binnen de grenzen te blijven die worden vermeld in het goedgekeurde vlieghandboek, of in het vluchthandboek indien hierin strengere beperkingen zijn vastgesteld.

b) De exploitant dient van elk vliegtuig de massa en het zwaartepunt te bepalen door deze vóór indienstneming te wegen, en vervolgens telkens na vier jaar indien individuele vliegtuigmassa's worden gebruikt, en negen jaar indien vlootgemiddelden worden gebruikt. De gezamenlijke effecten van modificaties en reparaties op de massa en het zwaartepunt dienen in rekening te worden gebracht en naar behoren te worden gedocumenteerd. Luchtvaartuigen dienen opnieuw te worden gewogen indien de invloed van modificaties op de massa en het zwaartepunt niet nauwkeurig gekend is.

c) De weging dient te worden uitgevoerd door de fabrikant of door een erkende onderhoudsorganisatie.

d) De exploitant dient de massa van alle voorwerpen en bemanningsleden die deel uitmaken van de droge vliegmassa van het vliegtuig te bepalen door middel van wegingen of het gebruik van standaardmassa's. De invloed van de plaats daarvan op het zwaartepunt van het vliegtuig dient te worden bepaald.

e) De exploitant dient de massa van de verkeerslading, met inbegrip van eventuele ballast, te bepalen door middel van wegingen of door gebruik te maken van standaardmassa's voor passagiers en bagage.

f) Naast standaardmassa's voor passagiers en afgegeven bagage kan de exploitant standaardmassa's voor andere soorten lading gebruiken indien hij aan de bevoegde autoriteit aantoont dat de elementen van deze andere soorten lading dezelfde massa hebben of dat hun massa binnen gespecificeerde toleranties valt.

g) De exploitant dient de massa van de brandstoflading te bepalen door gebruik te maken van de werkelijke soortelijke massa of, indien deze niet bekend is, de soortelijke massa die berekend is volgens een in het vluchthandboek vermelde methode.

h) De exploitant dient ervoor te zorgen dat de belading van:

   1) zijn luchtvaartuig onder toezicht van deskundig personeel plaatsvindt, en

   2) de verkeerslading in overeenstemming is met de gegevens die voor het berekenen van de massa en het zwaartepunt van het luchtvaartuig zijn gebruikt.

i) De exploitant dient zich te houden aan aanvullende structurele limieten, zoals de breuksterkte van de vloer, de maximaal toegestane belasting per strekkende meter, de maximale massa per vrachtruimte, en het maximale aantal zitplaatsen. Bij helikopters dient de exploitant bovendien rekening te houden met veranderingen in de belading tijdens de vlucht.

▼B

j) De exploitant dient in het vluchthandboek de grondslagen en methoden te vermelden van het systeem voor de belading en voor de bepaling van de massa en het zwaartepunt, teneinde te voldoen aan de eisen onder a) tot en met i). Dit systeem dient alle voorgenomen vluchtsoorten te omvatten.

CAT.POL.MAB.105 Massa- en zwaartepuntgegevens en documentatie

a) Vóór aanvang van elke vlucht dient de exploitant massa- en zwaartepuntgegevens vast te stellen en dient hij massa- en zwaartepuntdocumentatie op te stellen waarin de lading en de verdeling daarvan worden vermeld. De massa- en zwaartepuntdocumentatie dient de gezagvoerder in staat te stellen om te bepalen of de lading en de verdeling daarvan binnen de massa- en zwaartepuntgrenzen van het vliegtuig liggen. De massa- en zwaartepuntdocumentatie dient de volgende informatie te bevatten:

1) de inschrijvingsgegevens en het type van het luchtvaartuig;

2) het identificatienummer en de datum van de vlucht;

3) de naam van de gezagvoerder;

4) de naam van de persoon die het document heeft opgesteld;

5) de droge vliegmassa en het bijbehorende zwaartepunt van het luchtvaartuig;

i) voor vliegtuigen van prestatieklasse B en voor helikopters behoeft de zwaartepuntligging niet noodzakelijkerwijs in de massa- en zwaartepuntdocumentatie te worden vermeld als, bijvoorbeeld, de verdeling van de lading in overeenstemming is met een voorberekende balanstabel of als kan worden aangetoond dat voor de geplande vluchtuitvoeringen een correcte balans kan worden gewaarborgd, ongeacht de werkelijke lading;

6) de massa van de brandstof bij de start en de massa van de brandstof voor de vlucht;

7) de massa van andere verbruiksstoffen dan brandstof, indien van toepassing;

8) de componenten van de lading met inbegrip van passagiers, bagage, vracht en ballast;

9) de startmassa, de landingsmassa en de massa zonder brandstof;

10) de van toepassing zijnde liggingen van het zwaartepunt, en

11) de grenswaarden van massa en zwaartepuntligging.

Bovenstaande informatie dient beschikbaar te zijn in de vluchtplanningdocumenten of massa- en zwaartepuntsystemen. Een deel van deze informatie mag zijn vervat in andere documenten die direct beschikbaar zijn voor gebruik.

b) Indien de massa- en zwaartepuntdocumentatie door een geautomatiseerd massa- en zwaartepuntsysteem wordt gegenereerd, dient de exploitant de juistheid van de verkregen gegevens te verifiëren.

c) De persoon die toezicht houdt op de belading van het luchtvaartuig dient door middel van zijn handtekening of een gelijkwaardig teken te bevestigen dat de lading en de verdeling daarvan in overeenstemming zijn met de massa- en zwaartepuntdocumentatie die aan de gezagvoerder is overhandigd. De gezagvoerder dient deze documentatie voor aanvaarding van zijn handtekening of een gelijkwaardig teken te voorzien.

d) De exploitant dient procedures vast te stellen voor wijzigingen op het laatste moment in de lading om ervoor te zorgen dat:

1) alle wijzigingen op het laatste moment die zich voordoen na voltooiing van de massa- en zwaartepuntdocumentatie worden gemeld aan de gezagvoerder en worden opgetekend in de vluchtplanningdocumenten die de massa- en zwaartepuntdocumentatie omvatten;

▼B

2) wordt vermeld in hoeverre het aantal passagiers of de hoeveelheid lading in het vrachtruim op het laatste moment mag worden gewijzigd om te worden aangemerkt als een wijziging op het laatste moment, en

3) nieuwe massa- en zwaartepuntdocumentatie wordt opgesteld indien dit maximale cijfer wordt overschreden.

e) Indien de exploitant een geïntegreerde boordcomputer voor massa- en zwaartepuntberekeningen of een apart geautomatiseerd massa- en zwaartepuntsysteem wenst te gebruiken als primaire bron bij de vluchtvoorbereiding, dient hij eerst toestemming van de bevoegde autoriteit te krijgen. De exploitant dient de nauwkeurigheid en betrouwbaarheid van dat systeem aan te tonen.

SUBDEEL D

INSTRUMENTEN, GEGEVENS, APPARATUUR

SECTIE 1

Vliegtuigen

CAT.IDE.A.100 Instrumenten en apparatuur — algemeen

a) De volgens dit subdeel vereiste instrumenten en apparatuur moeten worden goedgekeurd in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 1702/2003, met uitzondering van de volgende elementen:

1) reservezekeringen;

2) onafhankelijk werkende draagbare lampen;

3) een nauwkeurig uurwerk;

4) een kaarthouder;

5) verbandtrommels;

6) medische nooduitrusting;

7) megafoons;

8) nooduitrusting en noodsignaalapparatuur;

9) zeeankers en uitrusting voor het aanmeren, en

10) bevestigingssystemen voor kinderen.

b) Voor instrumenten en apparatuur die bij dit subdeel niet worden vereist en die niet hoeven te worden goedgekeurd in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 1702/2003, maar die wel op een vlucht worden vervoerd, geldt het volgende:

1) de informatie die door deze instrumenten, apparatuur of accessoires daarbij wordt verstrekt, mag door de cockpitbemanning niet worden gebruikt om te voldoen aan bijlage I bij Verordening (EG) nr. 216/2008 of CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 en CAT.IDE.A.345, en

2) de instrumenten en apparatuur mogen geen nadelige invloed hebben op de luchtwaardigheid van het vliegtuig, ook niet bij uitval of storingen.

c) Indien een apparaat tijdens de vlucht door één lid van de cockpitbemanning op zijn/haar post moet worden gebruikt, moet dit apparaat gemakkelijk vanaf die post kunnen worden bediend. Wanneer één apparaat door meer dan één lid van de cockpitbemanning moet worden gebruikt, moet het zodanig zijn geïnstalleerd dat het gemakkelijk kan worden bediend vanaf elke post waar bediening van het apparaat is vereist.

▼B

d) Instrumenten die door een willekeurig lid van de cockpitbemanning worden gebruikt, moeten zodanig zijn opgesteld dat die persoon de aanwijzingen gemakkelijk vanaf zijn/haar post kan zien en daarbij zo weinig mogelijk hoeft af te wijken van de houding en kijkrichting die hij/zij normaal inneemt als hij/zij voorwaarts in de richting van de vliegbaan kijkt.

e) Alle vereiste noodapparatuur moet gemakkelijk bereikbaar zijn voor direct gebruik.

CAT.IDE.A.105 Minimumuitrusting voor de vlucht

Aan een vlucht mag niet worden begonnen als een van de voor de voorgenomen vlucht vereiste instrumenten, apparaten of functies van het vliegtuig niet werkt of ontbreekt, tenzij:

a) het vliegtuig wordt geëxploiteerd in overeenstemming met de minimumuitrustingslijst (MUL) van de exploitant, of

b) de exploitant van de bevoegde autoriteit toestemming krijgt om het vliegtuig te exploiteren binnen de beperkingen van de basisminimumuitrustingslijst (BMUL).

CAT.IDE.A.110 Elektrische reservezekeringen

a) Vliegtuigen moeten worden uitgerust met elektrische reservezekeringen, met de grenswaarden die vereist zijn voor volledige circuitbescherming, voor de vervanging van zekeringen die tijdens de vlucht mogen worden vervangen.

b) Het aantal reservezekeringen dat verplicht tijdens de vlucht aanwezig is, bedraagt:

1) 10 % van het aantal zekeringen van elke grenswaarde, of

2) drie zekeringen voor elke grenswaarde, als deze waarde hoger is.

CAT.IDE.A.115 Lichten

a) Vliegtuigen die overdag worden gebruikt dienen te zijn uitgerust met:

1) een antibotsingslichtensysteem;

2) door het elektrische systeem van het vliegtuig gevoede verlichting die zorgt voor een afdoende verlichting van alle instrumenten en apparatuur die essentieel zijn voor het veilige gebruik van het vliegtuig;

3) door het elektrische systeem van het vliegtuig gevoede verlichting die zorgt voor verlichting in alle passagierscompartimenten, en

4) een onafhankelijk werkende draagbare lamp voor elk vereist bemanningslid, die gemakkelijk bereikbaar is voor de bemanningsleden wanneer zij op hun toegewezen werkplek zitten.

b) Vliegtuigen die overdag worden gebruikt dienen daarnaast te zijn uitgerust met:

1) navigatie/positielichten;

2) twee landingslichten of een enkel licht bestaande uit twee gloeidraden die onafhankelijk van elkaar van stroom worden voorzien, en

3) de verlichting die nodig is om te voldoen aan internationale voorschriften ter voorkoming van botsingen op zee indien het vliegtuig een watervliegtuig is.

CAT.IDE.A.120 Inrichting om de voorruit vrij van neerslag te houden

Elke pilotenstoel van vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van 5 700 kg of meer dient te zijn voorzien van een inrichting om een deel van de voorruit vrij van neerslag te houden.

▼B

CAT.IDE.A.125 VFR-vluchten overdag — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur

a) Vliegtuigen die VFR-vluchten overdag uitvoeren, dienen te zijn uitgerust met de volgende apparatuur, die beschikbaar is op de werkplek van de piloot:

1) een inrichting om de volgende parameters te meten en weer te geven:

i) de magnetische koers;

ii) de tijd in uren, minuten en seconden;

iii) de drukhoogte;

iv) de aangegeven vliegsnelheid;

v) de verticale snelheid;

vi) de bocht en slip;

vii) de stand;

viii) de koers;

ix) de buitentemperatuur, en

x) het Machgetal indien de snelheidsbeperkingen worden uitgedrukt in Mach;

2) een middel om aan te geven dat de stroomvoorziening naar de vereiste vlieginstrumenten onvoldoende is.

b) Wanneer twee piloten zijn vereist voor de vluchtuitvoering, een aparte inrichting op de werkplek van de tweede piloot die de volgende parameters weergeeft:

1) de drukhoogte;

2) de aangegeven vliegsnelheid;

3) de verticale snelheid;

4) de bocht en slip;

5) de stand, en

6) de koers.

c) Een inrichting ter voorkoming van storingen in de systemen die de vliegsnelheid aangeven ten gevolge van condensatie of ijsvorming:

1) vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 5 700 kg of een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan negen, en

2) vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 april 1999.

d) Eenmotorige vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven vóór 22 mei 1995, zijn vrijgesteld van de eisen van a) 1) vi), a) 1) vii), a) 1) viii), en a) 1) ix), indien alleen aan die eisen kan worden voldaan door de instrumenten in kwestie achteraf in te bouwen.

CAT.IDE.A.130 IFR-vluchten of nachtvluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur

Vliegtuigen die VFR-vluchten bij nacht of IFR-vluchten uitvoeren, dienen te zijn uitgerust met de volgende apparatuur, die beschikbaar is op de werkplek van de piloot:

a) Een inrichting om de volgende parameters te meten en weer te geven:

1) de magnetische koers;

2) de tijd in uren, minuten en seconden;

3) de aangegeven vliegsnelheid;

▼B

4) de verticale snelheid;

5) de bocht en slip, of de slip in het geval van vliegtuigen die zijn uitgerust met een reserve-inrichting om de stand te meten en weer te geven;

6) de stand;

7) de gestabiliseerde koers;

8) de buitentemperatuur, en

9) het Machgetal indien de snelheidsbeperkingen worden uitgedrukt in Mach.

b) Twee inrichtingen om de drukhoogte te meten en weer te geven.

c) Een middel om aan te geven dat de stroomvoorziening naar de vereiste vlieginstrumenten onvoldoende is.

d) Een inrichting ter voorkoming van storingen in de krachtens a) 3), en h) 2), vereiste systemen voor het aangeven van de vliegsnelheid wegens condensatie of ijsvorming.

e) Een inrichting om de cockpitbemanning te waarschuwen dat de krachtens d) vereiste inrichting is uitgevallen voor vliegtuigen:

1) waarvoor een individueel bewijs van luchtwaardigheid is afgegeven op of na 1 april 1998, of

2) waarvoor een individueel bewijs van luchtwaardigheid is afgegeven vóór 1 april 1998, met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 5 700 kg en een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan negen.

f) Behalve voor propellervliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van 5 700 kg of minder, twee onafhankelijk van elkaar werkende statischedruksystemen.

g) Eén statischedruksysteem en één andere bron voor de statische druk voor propellervliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van 5 700 kg of minder.

h) Wanneer er voor de vluchtuitvoering twee piloten zijn vereist, een aparte inrichting voor de tweede piloot, die de volgende parameters weergeeft:

1) de drukhoogte;

2) de aangegeven vliegsnelheid;

3) de verticale snelheid;

4) de bocht en slip;

5) de stand, en

6) de gestabiliseerde koers.

i) Voor vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 5 700 kg of een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan negen, een reserve-inrichting om de stand te meten en weer te geven die vanuit beide pilotenstoelen kan worden gebruikt en die:

1) onder normale bedrijfsomstandigheden permanent wordt gevoed en na volledig uitvallen van het normale elektriciteitsvoorzieningssysteem wordt gevoed vanuit een stroombron die onafhankelijk is van het normale elektriciteitsvoorzieningssysteem;

2) na volledig uitvallen van de normale elektriciteitsvoorziening ten minste 30 minuten betrouwbaar blijft werken, rekening houdend met andere behoeften aan stroom die ten laste van de noodstroomvoorziening komen en met de operationele procedures;

3) onafhankelijk werkt van alle andere inrichtingen om de stand te meten en weer te geven;

▼B

4) na volledig uitvallen van de normale elektriciteitsvoorziening automatisch werkt;

5) tijdens alle fasen van de vlucht voldoende verlicht is, behalve voor vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van 5 700 kg of minder die reeds op 1 april 1995 in een lidstaat waren ingeschreven, en waarvan het linkerinstrumentenpaneel is voorzien van een reserve-standaanwijzer;

6) voor de cockpitbemanning volledig duidelijk is wanneer de reserve-standaanwijzer wordt gevoed door de noodstroomvoorziening, en

7) als de reserve-standaanwijzer zijn eigen elektriciteitsvoorziening heeft, een bijbehorende aanwijzing heeft, ofwel op het instrument zelf, ofwel op het instrumentenpaneel, dat deze voorziening in gebruik is.

j) Een kaarthouder die zo is opgesteld dat de kaart gemakkelijk leesbaar is en die tijdens nachtvluchten kan worden verlicht.

CAT.IDE.A.135 Aanvullende uitrusting voor IFR-vluchten met één piloot

Vliegtuigen die IFR-vluchten uitvoeren met één piloot dienen te zijn uitgerust met een automatische piloot die ten minste in staat is om een vaste hoogte en koers aan te houden.

CAT.IDE.A.140 Hoogtemeldingssysteem

a) De volgende vliegtuigen dienen te zijn uitgerust met een hoogtemeldingssysteem:

1) vliegtuigen met schroefturbinemotoren met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 5 700 kg of een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan negen, en

2) vliegtuigen met turbojetmotoren.

b) Het hoogtemeldingssysteem dient in staat te zijn:

1) de cockpitbemanning te waarschuwen wanneer een vooraf gekozen hoogte wordt genaderd, en

2) de cockpitbemanning te waarschuwen door middel van ten minste een geluidssignaal wanneer wordt afgeweken van een vooraf ingestelde hoogte.

c) Niettegenstaande het bepaalde onder a) zijn vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van 5 700 kg of minder en een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan negen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid is afgegeven vóór 1 april 1972 en die op 1 april 1995 reeds in een lidstaat waren ingeschreven, vrijgesteld van de verplichting om te zijn uitgerust met een hoogtemeldingssysteem.

CAT.IDE.A.150 Terreinsignalerings- en waarschuwingssysteem

a) Vliegtuigen met schroefturbinemotoren met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 5 700 kg of een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan negen dienen te zijn uitgerust met een terreinsignalerings- en waarschuwingssysteem dat voldoet aan de eisen voor klasse A-uitrusting, zoals vermeld in een aanvaardbare norm.

b) Vliegtuigen met zuigermotoren met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 5 700 kg of een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan negen dienen te zijn uitgerust met een terreinsignalerings- en waarschuwingssysteem dat voldoet aan de eisen voor klasse B-uitrusting, zoals vermeld in een aanvaardbare norm.

CAT.IDE.A.155 Boordinstallatie ter voorkoming van botsingen (ACAS)

Tenzij anders bepaald in Verordening (EU) nr. 1332/2011, dienen vliegtuigen met schroefturbinemotoren met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 5 700 kg of een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan 19 te zijn uitgerust met ACAS II.

▼B

CAT.IDE.A.160 Weerradarapparatuur aan boord

De volgende vliegtuigen dienen te zijn voorzien van weerradarapparatuur aan boord wanneer ze bij nacht of onder instrumentweersomstandigheden (IMC) worden gebruikt in gebieden waar zich naar verwachting langs de route onweersbuien of andere potentieel gevaarlijke, binnen de detectieresolutiegrenzen van boordweerradar vallende weersomstandigheden kunnen voordoen:

a) vliegtuigen met een drukcabine;

b) vliegtuigen zonder drukcabine met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 5 700 kg, en

c) vliegtuigen zonder drukcabine met een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan negen.

CAT.IDE.A.165 Aanvullende apparatuur voor vluchtuitvoering bij mogelijke ijsvorming bij nacht

a) Vliegtuigen die worden gebruikt onder verwachte of daadwerkelijke ijsafzettingsomstandigheden bij nacht dienen te zijn uitgerust met een lichtinstallatie of andere voorziening om de ijsafzetting waar te nemen.

b) De te gebruiken lichtinstallatie mag geen schittering of weerspiegeling veroorzaken die bemanningsleden zou kunnen hinderen bij de uitvoering van hun taken.

CAT.IDE.A.170 Intercomsysteem voor de cockpitbemanning

Vliegtuigen die worden bestuurd door een cockpitbemanning van meer dan één persoon dienen te zijn uitgerust met een intercomsysteem voor de cockpitbemanning, met inbegrip van koptelefoons en microfoons voor gebruik door alle cockpitbemanningsleden.

CAT.IDE.A.175 Intercomsysteem voor bemanningsleden

Vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 15 000 kg of een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan 19 dienen te zijn uitgerust met een intercomsysteem voor bemanningsleden, met uitzondering van vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven vóór 1 april 1965 en die op 1 april 1995 reeds in een lidstaat waren ingeschreven.

CAT.IDE.A.180 Omroepinstallatie

Vliegtuigen met een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan 19 dienen te zijn voorzien van een omroepinstallatie.

CAT.IDE.A.185 Cockpitgeluidsrecorder

a) De volgende vliegtuigen dienen te zijn voorzien van cockpitgeluidsrecorder:

   1) vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 5 700 kg, en

   2) meermotorige vliegtuigen met turbinemotoren en een gecertificeerde maximale startmassa van 5 700 kg of minder en een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan negen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 1990.

b) De cockpitgeluidsrecorder dient in staat te zijn om ten minste de gegevens te bewaren die zijn opgenomen gedurende de laatste:

   1) 2 uur in geval van de onder a) 1), bedoelde vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 april 1998;

   2) 30 minuten in geval van de onder a) 1), bedoelde vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven vóór 1 april 1998, of

▼B

3) 30 minuten in geval van de onder a) 2), bedoelde vliegtuigen.

c) De cockpitgeluidsrecorder dient opnames met tijdsaanduiding te maken van:

1) mondelinge radioberichten die vanuit de cockpit worden verzonden of daar worden ontvangen;

2) de mondelinge communicatie tussen leden van de cockpitbemanning in de cockpit via de intercominstallatie en de omroepinstallatie van het vliegtuig, indien geïnstalleerd;

3) de auditieve omgeving van de cockpit, met inbegrip van een ononderbroken opname van:

i) voor vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 april 1998, de geluidssignalen die worden ontvangen van elke in gebruik zijnde, aan een galg of statief bevestigde of in een masker gemonteerde microfoon;

ii) voor onder a) 2), bedoelde vliegtuigen en vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven vóór 1 april 1998, de geluidssignalen die worden ontvangen van elke aan een galg of statief bevestigde of in een masker gemonteerde microfoon, voor zover mogelijk,

en

4) de stem- of geluidssignalen ter identificatie van navigatie- of naderingshulpmiddelen die naar een koptelefoon of luidspreker worden doorgeleid.

d) De cockpitgeluidsrecorder dient te beginnen met opnemen vóór het vliegtuig zich op eigen kracht voortbeweegt en door te gaan met opnemen tot de vlucht is beëindigd en het vliegtuig zich niet langer op eigen kracht kan voortbewegen. De cockpitgeluidsrecorder van vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 april 1998 moet bovendien automatisch met opnemen beginnen vóór het vliegtuig zich op eigen kracht voortbeweegt en doorgaan met opnemen tot de vlucht is beëindigd en het vliegtuig zich niet langer op eigen kracht kan voortbewegen.

e) Bovendien moet de cockpitgeluidsrecorder, naast het bepaalde onder d), en voor zover de stroomvoorziening dat toelaat, zo vroeg mogelijk beginnen met opnemen tijdens de cockpitcontroles vóór aanvang van de vlucht tot aan de cockpitcontroles onmiddellijk na het uitschakelen van de motor(en) aan het einde van de vlucht, in geval van:

1) de onder a) 1), bedoelde vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven na 1 april 1998, of

2) de onder a) 2), bedoelde vliegtuigen.

f) De cockpitgeluidsrecorder dient te zijn voorzien van een hulpmiddel dat het mogelijk maakt om het apparaat in water op te sporen.

CAT.IDE.A.190 Vluchtgegevensrecorder

a) De volgende vliegtuigen dienen te zijn uitgerust met een vluchtgegevensrecorder die gegevens digitaal opneemt en opslaat en waarmee die gegevens gemakkelijk uit het opslagmedium kunnen worden opgevraagd:

1) vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 5 700 kg en waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 juni 1990;

▼B

2) vliegtuigen met turbinemotor(en) en een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 5 700 kg waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven vóór 1 juni 1990, en

3) meermotorige vliegtuigen met turbinemotoren en een gecertificeerde maximale startmassa van 5 700 kg of minder en een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan negen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 april 1998.

b) De vluchtgegevensrecorder dient de volgende opnames te maken:

1) de tijd, de hoogte, de vliegsnelheid, de normale versnelling en de koers, waarbij de vluchtgegevensrecorder in staat dient te zijn om ten minste de in de voorgaande 25 uur opgenomen gegevens te bewaren voor onder a) 2), bedoelde vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van minder dan 27 000 kg;

2) de parameters die nodig zijn om de vliegbaan, de snelheid, de stand, het motorvermogen en de configuratie van draagkracht- en weerstandregelende inrichtingen van het vliegtuig nauwkeurig te bepalen, waarbij de vluchtgegevensrecorder in staat dient te zijn om ten minste de in de voorgaande 25 uur opgenomen gegevens te bewaren voor onder a) 1), bedoelde vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van minder dan 27 000 kg waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven vóór 1 januari 2016;

3) de parameters die nodig zijn om de vliegbaan, de snelheid, de stand, het vermogen, de configuratie en de werking van de motor nauwkeurig te bepalen, waarbij de vluchtgegevensrecorder in staat dient te zijn om ten minste de in de voorgaande 25 uur opgenomen gegevens te bewaren voor onder a) 1), en a) 2), bedoelde vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 27 000 kg waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven vóór 1 januari 2016;

4) de parameters die nodig zijn om de vliegbaan, de snelheid, de stand, het motorvermogen en de configuratie van draagkracht- en weerstandregelende inrichtingen van het vliegtuig nauwkeurig te bepalen, waarbij de vluchtgegevensrecorder in staat dient te zijn om ten minste de in de voorgaande 10 uur opgenomen gegevens te bewaren voor onder a) 3), bedoelde vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven vóór 1 januari 2016, of

5) de parameters die nodig zijn om de vliegbaan, de snelheid, de stand, het vermogen, de configuratie en de werking van de motor nauwkeurig te bepalen, waarbij de vluchtgegevensrecorder in staat dient te zijn om ten minste de in de voorgaande 25 uur opgenomen gegevens te bewaren voor onder a) 1), en a) 3), bedoelde vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2016.

c) De gegevens moeten worden verkregen uit bronnen in het vliegtuig die nauwkeurige correlatie met de aan de cockpitbemanning getoonde informatie mogelijk maken.

d) De vluchtgegevensrecorder dient met opnemen te beginnen voordat het vliegtuig zich op eigen kracht kan voortbewegen en te stoppen met opnemen wanneer het vliegtuig zich niet langer op eigen kracht kan voortbewegen. De vluchtgegevensrecorder van vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 april 1998 moet automatisch met opnemen beginnen voordat het vliegtuig zich op eigen kracht voortbeweegt en automatisch met opnemen stoppen wanneer het vliegtuig zich niet langer op eigen kracht kan voortbewegen.

e) De vluchtgegevensrecorder dient te zijn voorzien van een hulpmiddel dat het mogelijk maakt om het apparaat in water op te sporen.

▼B

CAT.IDE.A.195 Apparatuur voor de registratie van datalinkcommunicatie

a) Vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 8 april 2014 en die over datalinkcommunicatie-apparatuur beschikken en verplicht zijn uitgerust met een cockpitgeluids-recorder, dienen de volgende opnames vast te leggen op opnameapparatuur, indien van toepassing:

1) datalinkberichten in het kader van de communicatie tussen luchtverkeersdiensten en het vliegtuig, met inbegrip van berichten die betrekking hebben op de volgende toepassingen:

i) initiëring van de datalink;

ii) communicatie tussen de verkeersleider en de piloot;

iii) gericht toezicht;

iv) vluchtinformatie;

v) voor zover mogelijk, gegeven de architectuur van het systeem, signalen om het luchtvaartuig te volgen;

vi) voor zover mogelijk, gegeven de architectuur van het systeem, operationele controlegegevens van het luchtvaartuig, en

vii) voor zover mogelijk, gegeven de architectuur van het systeem, grafische voorstellingen;

2) informatie die een correlatie mogelijk maakt met geassocieerde gegevens die gerelateerd zijn aan datalinkcommunicatie en apart van het vliegtuig worden opgeslagen, en

3) informatie over de tijd en de prioriteit van datalinkberichten, rekening houdend met de architectuur van het systeem.

b) De recorder dient gebruik te maken van een digitale methode voor het opnemen en opslaan van gegevens en informatie en een methode voor het opvragen van die gegevens. De opnamemethode dient het mogelijk te maken de gegevens te koppelen aan gegevens die worden vastgelegd op de grond.

c) De recorder dient in staat te zijn gegevens te bewaren gedurende ten minste dezelfde tijd als die welke in CAT.IDE.A.185 is vastgesteld voor de cockpitgeluidsrecorder.

d) De recorder dient voorzien te zijn van een hulpmiddel dat het mogelijk maakt om het apparaat in water op te sporen.

e) De eisen die van toepassing zijn op de start- en stoplogica van de recorder zijn dezelfde als de in CAT.IDE.A.185, onder d) en e), vermelde eisen voor de start- en stoplogica van de cockpitgeluidsrecorder.

CAT.IDE.A.200 Gecombineerde recorder

Aan de voorschriften met betrekking tot de cockpitgeluidsrecorder en de vluchtgegevensrecorder kan worden voldaan door middel van:

a) een recorder die een combinatie is van een cockpitgeluidsrecorder en een vluchtgegevensrecorder, in geval van vliegtuigen die verplicht met een cockpitgeluidsrecorder of een vluchtgegevensrecorder zijn uitgerust;

▼B

b) een recorder die een combinatie is van een cockpitgeluidsrecorder en een vluchtgegevensrecorder, in geval van vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van 5 700 kg of minder die verplicht met een cockpitgeluidsrecorder en een vluchtgegevensrecorder zijn uitgerust, of

c) twee recorders die een combinatie zijn van een cockpitgeluidsrecorder en een vluchtgegevensrecorder in geval van vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 5 700 kg die verplicht met een cockpitgeluidsrecorder en een vluchtgegevensrecorder zijn uitgerust.

CAT.IDE.A.205 Zitplaatsen, veiligheidsgordels, bevestigingssystemen en bevestigingssysteem voor kinderen

a) Vliegtuigen dienen te zijn uitgerust met:

1) een stoel of ligplaats voor elke persoon aan boord van 24 maanden of ouder;

2) een veiligheidsgordel voor elke passagiersstoel en koppelriemen voor elke ligplaats, behalve in de onder 3) bedoelde gevallen;

3) een veiligheidsgordel met een schoudersysteem voor elke passagiersstoel en koppelriemen voor elke ligplaats in geval van vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van minder dan 5 700 kg en een maximale operationele passagiersconfiguratie van minder dan negen, na 8 april 2015;

4) een bevestigingssysteem voor kinderen voor elke persoon aan boord van jonger dan 24 maanden;

5) een veiligheidsgordel met een schoudersysteem dat is voorzien van een inrichting die het bovenlichaam van de inzittende automatisch tegenhoudt in geval van snelle vaartvermindering:

i) voor elke cockpitbemanningsstoel en voor elke stoel naast een pilotenstoel;

ii) voor elke waarnemersstoel in de cockpit;

6) een veiligheidsgordel met een schoudersysteem voor elke stoel voor de minimaal vereiste cabinebemanning.

b) Een veiligheidsgordel met een schoudersysteem:

1) dient te zijn voorzien van een éénpuntsontkoppelingsmechanisme;

2) dient voor elke cockpitbemanningsstoel, voor elke stoel naast een pilotenstoel en voor de stoelen voor de minimaal vereiste cabinebemanning te zijn voorzien van twee schouderbanden en een veiligheidsgordel die onafhankelijk kunnen worden gebruikt.

CAT.IDE.A.210 „Fasten seat belt” en „no smoking”-tekens

Vliegtuigen waarin niet alle passagierszitplaatsen zichtbaar zijn vanuit de stoel(en) van de cockpitbemanning dienen te zijn voorzien van een inrichting om aan alle passagiers en de cabinebemanning aan te geven wanneer de stoelriemen moeten worden vastgemaakt en wanneer roken verboden is.

CAT.IDE.A.215 Interne deuren en gordijnen

Vliegtuigen dienen te zijn uitgerust met:

a) in geval van vliegtuigen met een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan 19, een deur tussen het passagierscompartiment en de cockpit met daarop een bordje met „crew only” en een afsluitmechanisme om te voorkomen dat passagiers de deur kunnen openen zonder toestemming van een lid van de cockpitbemanning;

b) een gemakkelijk bereikbare inrichting voor het openen van elke deur die het passagierscompartiment scheidt van een ander compartiment waarin zich nooduitgangen bevinden;

▼B

c) een inrichting om een deuropening of een gordijn die/dat het passagierscompartiment scheidt van andere ruimten waar men doorheen moet om vanuit elke passagiersstoel een vereiste nooduitgang te bereiken, in de geopende stand vast te zetten;

d) een opschrift op elke interne deur of naast elk gordijn die/dat toegang geeft tot een nooduitgang voor passagiers, om aan te geven dat die deur/dat gordijn in de geopende stand vastgezet dient te zijn tijdens de start en landing, en

e) een hulpmiddel waarmee elk bemanningslid elke deur die normaal toegankelijk is voor passagiers en die door passagiers op slot kan worden gedaan, kan openen.

CAT.IDE.A.220 Verbandtrommels voor eerste hulp bij ongevallen

a) Vliegtuigen dienen te zijn uitgerust met verbandtrommels voor eerste hulp bij ongevallen, in overeenstemming met tabel 1.

Tabel 1

Vereiste aantal verbandtrommels

Aantal geïnstalleerde passagiersstoelen	Vereist aantal verbandtrommels
0-100	1
101 - 200	2
201 - 300	3
301 - 400	4
401 - 500	5
501 of meer	6

b) Verbandtrommels voor eerste hulp bij ongevallen dienen:

1) gemakkelijk bereikbaar te zijn voor gebruik, en

2) na gebruik te worden aangevuld.

CAT.IDE.A.225 Medisch noodpakket

a) Vliegtuigen met een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan 30 dienen te zijn voorzien van een medisch noodpakket indien een punt van de geplande route meer dan 60 minuten vliegen bij de normale kruissnelheid is verwijderd van een luchtvaartterrein waar deskundige medische hulp mag worden verondersteld beschikbaar te zijn.

b) De gezagvoerder dient ervoor te zorgen dat geneesmiddelen alleen worden toegediend door naar behoren gekwalificeerde personen.

c) Het onder a) bedoelde medisch noodpakket dient:

1) stof- en vochtdicht te zijn;

2) vervoerd te worden op een wijze die toegang door onbevoegden voorkomt, en

3) na gebruik te worden aangevuld.

CAT.IDE.A.230 Eerstehulpzuurstof

a) Vliegtuigen met een drukcabine die vluchten op drukhoogten van meer dan 25 000 ft uitvoeren, dienen, bij vluchtuitvoeringen die de aanwezigheid van een lid van de cabinebemanning vereisen, te zijn voorzien van een voorraad zuivere zuurstof voor passagiers die om fysiologische redenen wellicht zuurstof nodig hebben na het wegvallen van de druk in de cabine.

▼B

b) De onder a) genoemde zuurstofvoorraad dient te worden berekend op basis van een gemiddeld debiet van ten minste drie liter per minuut per persoon bij Standaard Temperatuur Druk Droog (STPD). Deze zuurstofvoorraad moet voldoende zijn voor toediening gedurende de gehele vlucht na het wegvallen van de druk in de cabine op cabinedrukhoogten van meer dan 8 000 ft, doch niet meer dan 15 000 ft, aan ten minste 2 % van de vervoerde passagiers, doch in geen geval aan minder dan één persoon.

c) Er moet een voldoende aantal toedieningapparaten aanwezig zijn, doch in geen geval minder dan twee, alsook een voorziening waardoor ook de cabinebemanning gebruik kan maken van de zuurstofvoorraad.

d) De zuurstofapparatuur dient in staat te zijn om elke gebruiker te voorzien van ten minste vier liter per minuut (STPD).

CAT.IDE.A.235 Aanvullende ademhalingszuurstof — vliegtuigen met drukcabine

a) Vliegtuigen met drukcabine die vluchten op drukhoogten van meer dan 10 000 ft uitvoeren, dienen te zijn uitgerust met aanvullende zuurstofapparatuur die in staat is om de volgens tabel 1 vereiste zuurstofvoorraden op te slaan en toe te dienen.

b) Vliegtuigen met drukcabine die vluchten op drukhoogten van meer dan 25 000 ft uitvoeren, dienen te zijn uitgerust met:

1) zuurstofmaskers voor gebruik door de cockpitbemanning van een type dat snel kan worden opgezet;

2) voldoende reserveaansluitpunten en maskers of voldoende draagbare zuurstofapparaten met maskers voor een gelijkmatige verdeling over het passagierscompartiment, zodat de zuurstof direct beschikbaar is voor elk vereist cabinebemanningslid;

3) een zuurstoftoedieningseenheid en daarmee verbonden zuurstofafgiftepunten waartoe elk lid van het cabinebemanning, elk extra bemanningslid en elke inzittende, waar ook gezeten, direct toegang heeft, en

4) een inrichting om de cockpitbemanning te waarschuwen in geval van drukverlies.

c) In geval van vliegtuigen met drukcabine waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven na 8 november 1998 en die vluchten uitvoeren op drukhoogten boven 25 000 ft, of op of beneden drukhoogten van 25 000 ft onder omstandigheden die het onmogelijk maken om veilig binnen vier minuten naar 13 000 ft te dalen, dienen de onder b), punt 3), bedoelde individuele zuurstoftoedieningseenheden automatisch inzetbaar te zijn.

d) Het totale aantal toedieningseenheden en aansluitpunten als bedoeld onder b), punt 3), en c) dient ten minste 10 % meer te bedragen dan het aantal zitplaatsen. De extra installaties dienen gelijkmatig over de cabine te zijn verdeeld.

e) Niettegenstaande het bepaalde onder a) mogen de eisen ten aanzien van de zuurstofvoorziening voor cabinebemanningsleden, extra bemanningsleden en passagiers voor vliegtuigen die niet gecertificeerd zijn voor vluchten boven 25 000 ft worden verminderd tot de gehele vliegtijd bij cabinedrukhoogten tussen 10 000 ft en 13 000 ft voor alle vereiste cabinebemanningsleden en voor ten minste 10 % van de passagiers indien, op alle punten van de te vliegen route, het vliegtuig in staat is veilig binnen vier minuten te dalen naar een cabinedrukhoogte van 13 000 ft.

▼B

f) De in tabel 1, rij 1, onder b), punt 1), en rij 2 vermelde voorgeschreven minimumvoorraad is de hoeveelheid zuurstof die nodig is voor een daling bij constante daalsnelheid vanaf de hoogste gecertificeerde vlieghoogte van het vliegtuig tot 10 000 ft in 10 minuten en gevolgd door 20 minuten op 10 000 ft.

g) De in tabel 1, rij 1, onder b), punt 2), vermelde voorgeschreven minimumvoorraad is de hoeveelheid zuurstof die nodig is voor een daling bij constante daalsnelheid vanaf de hoogste gecertificeerde vlieghoogte van het vliegtuig tot 10 000 ft in 10 minuten en gevolgd door 110 minuten op 10 000 ft.

h) De in tabel 1, rij 3, vermelde voorgeschreven minimumvoorraad is de hoeveelheid zuurstof die nodig is voor een daling bij constante daalsnelheid vanaf de hoogste gecertificeerde vlieghoogte van het vliegtuig tot 15 000 ft in 10 minuten.

Tabel 1

Minimumeisen betreffende de zuurstofvoorraad voor vliegtuigen met drukcabine

Voorraad voor	Duur en cabinedrukhoogte
1. Personeelsleden die zijn gezeten op cockpitstoelen en in de cockpit dienst doen	a) De gehele vliegduur wanneer de cabinedrukhoogte hoger is dan 13 000 ft. b) De resterende vliegduur wanneer de cabinedrukhoogte hoger is dan 10 000 ft, doch niet hoger dan 13 000 ft, na de eerste 30 minuten op die hoogten, maar in ieder geval niet minder dan: 1) 30 minuten aan voorraad voor vliegtuigen die gecertificeerd zijn om te vliegen op hoogten tot 25 000 ft, en 2) 2 uur aan voorraad voor vliegtuigen die gecertificeerd zijn om te vliegen op hoogten boven 25 000 ft.
2. Vereiste cabinebemanningsleden	a) De gehele vliegduur wanneer de cabinedrukhoogte hoger is dan 13 000 ft, maar niet minder dan 30 minuten aan voorraad. b) De resterende vliegduur wanneer de cabinedrukhoogte hoger is dan 10 000 ft, doch niet hoger dan 13 000 ft, na de eerste 30 minuten op die hoogten.
3. 100 % van de passagiers (*)	De gehele vliegduur wanneer de cabinedrukhoogte hoger is dan 15 000 ft, maar in geen enkel geval minder dan 10 minuten aan voorraad.
4. 30 % van de passagiers (*)	De gehele vliegduur wanneer de cabinedrukhoogte hoger is dan 14 000 ft, doch niet hoger dan 15 000 ft.
5. 10 % van de passagiers (*)	De resterende vliegduur wanneer de cabinedrukhoogte hoger is dan 10 000 ft, doch niet hoger dan 14 000 ft, na de eerste 30 minuten op die hoogten.

(*) De passagiersaantallen in tabel 1 hebben betrekking op alle passagiers die daadwerkelijk aan boord worden vervoerd, met inbegrip van personen van jonger dan 24 maanden.

▼B

CAT.IDE.A.240 Aanvullende zuurstof — vliegtuigen zonder drukcabine

Vliegtuigen zonder drukcabine die vluchten op drukhoogten van hoger dan 10 000 ft uitvoeren, dienen te zijn voorzien van aanvullende zuurstofapparatuur die in staat is om de volgens tabel 1 vereiste zuurstofvoorraden op te slaan en toe te dienen.

Tabel 1

Minimumeisen aan de zuurstofvoorraad voor vliegtuigen zonder drukcabine

Voorraad voor	Duur en cabinedrukhoogte
1. Personeelsleden die zijn gezeten op cockpitstoelen en in de cockpit dienst doen en bemanningsleden die cockpitbemanningsleden bijstaan bij de uitvoering van hun taken	De gehele vliegduur bij cabinedrukhoogten van hoger dan 10 000 ft.
2. Vereiste cabinebemanningsleden	De gehele vliegduur bij drukhoogten boven 13 000 ft en voor elke periode van meer dan 30 minuten bij drukhoogten boven 10 000 ft, doch niet hoger dan 13 000 ft.
3. Extra bemanningsleden en 100 % van de passagiers (*)	De gehele vliegduur bij cabinedrukhoogten van hoger dan 13 000 ft.
4. 10 % van de passagiers (*)	De gehele vliegduur na 30 minuten bij drukhoogten hoger dan 10 000 ft, doch niet hoger dan 13 000 ft.

(*) De passagiersaantallen in tabel 1 hebben betrekking op alle passagiers die daadwerkelijk aan boord worden vervoerd, met inbegrip van personen van jonger dan 24 maanden.

CAT.IDE.A.245 Beschermende ademhalingsapparatuur voor de bemanning

a) Vliegtuigen met drukcabine en vliegtuigen zonder drukcabine met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 5 700 kg of een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan 19 dienen te zijn voorzien van beschermende ademhalingsapparatuur die de ogen, neus en mond beschermt en die in staat is gedurende een periode van niet minder dan 15 minuten:

   1) zuurstof te leveren aan elk in de cockpit dienstdoend lid van de cockpitbemanning;

   2) ademhalingsgas te leveren aan elk vereist lid van de cabinebemanning in de directe nabijheid van zijn/haar toegewezen werkplek, en

   3) ademhalingsgas te leveren uit draagbare beschermende ademhalingsapparatuur aan één lid van de cockpitbemanning in de directe nabijheid van zijn/haar toegewezen werkplek, als de vlucht wordt uitgevoerd met een cockpitbemanning die uit meer dan één persoon bestaat en zonder cabinebemanning.

b) Beschermende ademhalingsapparatuur bestemd voor gebruik door de cockpitbemanning dient geïnstalleerd te zijn in de cockpit en gemakkelijk bereikbaar te zijn voor onmiddellijk gebruik door elk vereist lid van de cockpitbemanning op de aan hem/haar toegewezen werkplek.

c) Beschermende ademhalingsapparatuur bestemd voor gebruik door de cabinebemanning dient geïnstalleerd te zijn in de directe nabijheid van elke werkplek van de vereiste cabinebemanningsleden.

▼B

d) Vliegtuigen dienen te zijn uitgerust met aanvullende draagbare beschermende ademhalingsapparatuur die is geïnstalleerd in de directe nabijheid van het handbrandblusapparaat als bedoeld in CAT.IDE.A.250, of in de directe nabijheid van de ingang van het vrachtcompartiment indien het handbrandblusapparaat in een vrachtcompartiment is geïnstalleerd.

e) Bij gebruik mag de beschermende ademhalingsapparatuur de communicatie als bedoeld in CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 en CAT.IDE.A.330 niet verhinderen.

CAT.IDE.A.250 Handbrandblusapparaten

a) Vliegtuigen dienen te zijn uitgerust met ten minste één handbrandblusapparaat in de cockpit.

b) Ten minste één handbrandblusapparaat dient te zijn geplaatst in of in de directe nabijheid van elke boordkeuken die niet op het hoofdpassagiersdek is gelegen.

c) Ten minste één handbrandblusapparaat dient beschikbaar te zijn voor gebruik in elk Klasse A- of Klasse B-vracht- of bagageruim en in elk Klasse E-vrachtruim dat tijdens de vlucht toegankelijk is voor bemanningsleden.

d) Het type en de hoeveelheid blusmiddel voor de vereiste brandblussers dient geschikt te zijn voor het soort brand dat kan optreden in het compartiment waarvoor de blusser bestemd is en voor het minimaliseren van het risico op vorming van giftige gasconcentraties in personencompartimenten.

e) Vliegtuigen dienen te zijn uitgerust met ten minste het in tabel 1 bepaalde aantal handbrandblusapparaten, die zodanig moeten zijn geplaatst dat ze gemakkelijk bereikbaar zijn voor gebruik in elk passagierscompartiment.

Tabel 1

Aantal handbrandblusapparaten

Maximale operationele passagiersconfiguratie	Aantal brandblussers
7-30	1
31 - 60	2
61 - 200	3
201 - 300	4
301 - 400	5
401 - 500	6
501 - 600	7
601 of meer	8

CAT.IDE.A.255 Bijlen en breekijzers

a) Vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 5 700 kg of een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan negen dienen te zijn voorzien van ten minste één bijl of breekijzer, in de cockpit geplaatst.

b) In het geval van vliegtuigen met een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan 200 dient een extra bijl of breekijzer in of in de omgeving van de achterste boordkeuken te worden geplaatst.

c) Bijlen en breekijzers die in het passagierscompartiment zijn geplaatst, mogen niet zichtbaar zijn voor de passagiers.

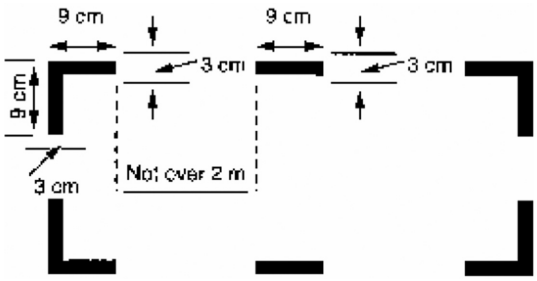
▼B

CAT.IDE.A.260 Markering van openhakplaatsen

Indien bepaalde delen van de romp van het vliegtuig zijn gemarkeerd als zijnde geschikt om in geval van nood te worden opengehakt door reddingsploegen, zijn deze delen gemarkeerd als in figuur 1.

Figuur 1

Markering van openhakplaatsen



CAT.IDE.A.265 Hulpmiddelen voor noodevacuatie

a) Vliegtuigen met passagiersnooduitgangen waarvan de drempelhoogte op meer dan 1,83 m (6 ft) boven de grond ligt, dienen bij elk van die uitgangen te zijn uitgerust met een inrichting die de passagiers en bemanning in staat stelt in geval van nood veilig de grond te bereiken.

b) Niettegenstaande het bepaalde onder a) behoeven deze inrichtingen niet aanwezig te zijn bij uitgangen boven vleugels indien de plek, op de vliegtuigconstructie, die is aangewezen als eindpunt van de vluchtroute minder dan 1,83 m (6 ft) boven de grond ligt terwijl het vliegtuig op de grond staat, met het onderstel uit en de kleppen in de startstand, ofwel in de landingsstand als deze hoger boven de grond ligt.

c) Vliegtuigen waarvoor een aparte nooduitgang voor de bemanning is vereist waarbij het laagste punt van de nooduitgang meer dan 1,83 m (6 ft) boven de grond ligt, dienen te zijn uitgerust met een inrichting waarmee alle leden van de cockpitbemanning in geval van nood veilig naar de grond kunnen afdalen.

d) De onder a) en c) bedoelde hoogten dienen te worden gemeten:

   1) met het onderstel uit, en

   2) na het bezwijken, of niet uitklappen, van een of meer poten van het onderstel in geval van vliegtuigen waarvoor de eerste aanvraag voor een typecertificaat is ingediend na 31 maart 2000.

CAT.IDE.A.270 Megafoons

Vliegtuigen met een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan 60 en die een of meer passagiers vervoeren, dienen te zijn voorzien van draagbare, op batterijen werkende megafoons die gemakkelijk bereikbaar zijn voor gebruik door bemanningsleden tijdens een noodevacuatie, in de volgende hoeveelheden:

a) Voor elk passagiersdek:

Tabel 1

Aantal megafoons

Passagiersconfiguratie	Aantal megafoons
61 tot 99	1
100 of meer	2

b) Voor vliegtuigen met meer dan één passagiersdek, in alle gevallen waarin de totale passagierscapaciteit meer dan 60 bedraagt, ten minste één megafoon.

▼B

CAT.IDE.A.275 Noodverlichting en -markering

a) Vliegtuigen met een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan negen dienen te zijn uitgerust met een noodverlichtingsinstallatie met een eigen stroomvoorziening, als hulpmiddel bij het ontruimen van het vliegtuig.

b) In het geval van vliegtuigen met een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan 19 dient de onder a) bedoelde noodverlichtingsinstallatie het volgende te omvatten:

1) algemene verlichting van de cabine;

2) binnenverlichting in de omgeving van gelijkvloerse nooduitgangen;

3) verlichte opschriften ter markering en aanwijzing van nooduitgangen;

4) in het geval van vliegtuigen waarvoor het typecertificaat of gelijkwaardig is aangevraagd vóór 1 mei 1972, en tijdens het vliegen bij nacht, noodverlichting aan de buitenzijde van het vliegtuig bij alle uitgangen boven de vleugel en bij alle uitgangen waar hulpmiddelen voor het afdalen naar de grond zijn vereist;

5) in het geval van vliegtuigen waarvoor het typecertificaat of gelijkwaardig is aangevraagd na 30 april 1972, en tijdens het vliegen bij nacht, noodverlichting aan de buitenzijde van het vliegtuig bij alle passagiersnooduitgangen, en

6) in het geval van vliegtuigen waarvoor het typecertificaat voor het eerst op of na 31 december 1957 is afgegeven, een of meer vloernabije vluchtroutemarkeringssystemen in de passagierscompartimenten.

c) In het geval van vliegtuigen met een maximale operationele passagiersconfiguratie van 19 of minder waarvan het type is gecertificeerd op basis van de luchtwaardigheidsvoorschriften van het Agentschap, dient de onder a) bedoelde noodverlichtingsinstallatie de onder b), punten 1), 2) en 3), vermelde uitrusting te omvatten.

d) In het geval van vliegtuigen met een maximale operationele passagiersconfiguratie van 19 of minder die niet zijn gecertificeerd op basis van de luchtwaardigheidsvoorschriften van het Agentschap, dient de onder a) bedoelde noodverlichtingsinstallatie de onder b), punt 1), vermelde uitrusting te omvatten.

e) Vliegtuigen met een maximale operationele passagiersconfiguratie van negen of minder dienen, tijdens het vliegen bij nacht, te zijn uitgerust met een bron van generieke verlichting van de cabine als hulpmiddel bij het ontruimen van het vliegtuig.

CAT.IDE.A.280 Plaatsaanduidende noodzender (ELT)

a) Vliegtuigen met een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan 19 dienen te zijn uitgerust met ten minste:

1) twee plaatsaanduidende noodzenders (ELT), waarvan één automatische, in geval van vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven na 1 juli 2008, of

2) één automatische plaatsaanduidende noodzender (ELT) of twee plaatsaanduidende noodzenders van om het even welk type in geval van vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of vóór 1 juli 2008.

▼B

b) Vliegtuigen met een maximale operationele passagiersconfiguratie van 19 of minder dienen te zijn uitgerust met ten minste:

1) één automatische plaatsaanduidende noodzender in geval van vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven na 1 juli 2008, of

2) één plaatsaanduidende noodzender van om het even welk type in geval van vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of vóór 1 juli 2008.

c) Een plaatsaanduidende noodzender van om het even welk type dient in staat te zijn om tegelijkertijd op 121,5 MHz en 406 MHz uit te zenden.

CAT.IDE.A.285 Vluchtuitvoeringen boven water

a) De volgende vliegtuigen dienen te zijn uitgerust met een zwemvest voor elke persoon aan boord of een gelijkwaardig drijfmiddel voor elke persoon aan boord van jonger dan 24 maanden, opgeborgen op een plaats die gemakkelijk bereikbaar is vanuit de zit- of ligplaats van de persoon voor wie het is bedoeld:

1) landvliegtuigen boven water en op meer dan 50 zeemijlen (NM) afstand van de kust of indien de start of landing plaatsvindt op een luchtvaartterrein waar de start- of naderingsvliegbaan zodanig boven water is gelegen dat er een kans bestaat dat een landing op het water moet worden gemaakt, en

2) watervliegtuigen die vluchten boven water uitvoeren.

b) Elke zwemvest of gelijkwaardig individueel drijfmiddel dient te zijn voorzien van een inrichting voor elektrische verlichting om personen gemakkelijker te kunnen opsporen.

c) Watervliegtuigen die vluchten boven water uitvoeren dienen te zijn uitgerust met:

1) een anker en andere uitrusting die nodig is voor het aanmeren, verankeren of manoeuvreren van het vliegtuig op water, die in overeenstemming zijn met de grootte, het gewicht en de manoeuvreereigenschappen van het vliegtuig, en

2) uitrusting om de geluidssignalen te kunnen produceren die zijn voorgeschreven in de internationale regels voor het voorkomen van botsingen op zee, waar van toepassing.

d) Vliegtuigen die vluchten boven water uitvoeren op een afstand tot een voor een noodlanding geschikte plaats te land van meer dan:

1) 120 minuten vliegen op kruissnelheid, of meer dan 400 NM als dit minder is, in het geval van vliegtuigen die na uitval van de kritieke motor(en) op enig punt van de route of geplande uitwijkroutes in staat zijn door te vliegen naar een luchtvaartterrein, of

2) voor alle andere vliegtuigen, 30 minuten bij kruissnelheid of 100 NM als dit minder is,

dienen te zijn voorzien van de onder e) genoemde uitrusting.

e) Vliegtuigen die voldoen aan het bepaalde onder d) moeten de volgende uitrusting aan boord hebben:

1) voldoende reddingsvlotten om alle personen aan boord te vervoeren, die zodanig zijn opgeborgen dat ze in noodsituaties gemakkelijk bereikbaar zijn en voldoende groot zijn om alle overlevenden te kunnen herbergen bij verlies van één vlot van de grootste nominale capaciteit;

2) een opsporingslicht in elk reddingsvlot;

▼B

3) levensreddende uitrusting, met inbegrip van middelen om in leven te blijven, als passend voor de uit te voeren vlucht, en

4) ten minste twee plaatsaanduidende noodzenders voor overlevenden.

CAT.IDE.A.305 Overlevingsuitrusting

a) Vliegtuigen die vluchten uitvoeren over gebieden waar opsporing en redding bijzonder moeilijk zouden zijn, dienen te zijn voorzien van de volgende uitrusting:

1) signaaluitrusting waarmee de noodsignalen kunnen worden gemaakt;

2) ten minste één plaatsaanduidende noodzender voor overlevenden, en

3) extra overlevingsuitrusting voor de te vliegen route, rekening houdend met het aantal personen aan boord.

b) De onder a), punt 3), vermelde extra overlevingsuitrusting hoeft niet aan boord te zijn wanneer het vliegtuig:

1) binnen een afstand blijft tot een gebied waar opsporing en redding niet bijzonder moeilijk is, die overeenkomt met:

i) 120 minuten bij kruissnelheid met één uitgevallen motor voor vliegtuigen die, na uitval van de kritieke motor(en) op enig punt van de route of geplande uitwijkroutes, in staat zijn door te vliegen naar een luchtvaartterrein, of

ii) 30 minuten bij kruissnelheid voor alle andere vliegtuigen,

2) binnen een afstand blijft tot een gebied dat geschikt is om een noodlanding te maken die niet groter is dan die welke overeenkomt met 90 minuten bij kruissnelheid, voor vliegtuigen die zijn gecertificeerd in overeenstemming met het toepasselijke luchtwaardigheidsvoorschrift.

CAT.IDE.A.325 Koptelefoons

a) Vliegtuigen dienen te zijn uitgerust met een koptelefoon met galg- of keelmicrofoon of een gelijkwaardig middel voor elk lid van de cockpitbemanning op zijn/haar toegewezen werkplek in de cockpit.

b) Vliegtuigen die IFR-vluchten of vluchten bij nacht uitvoeren, dienen te zijn uitgerust met een zendknop op de handmatige „pitch and roll”-bediening voor elk vereist cockpitbemanningslid.

CAT.IDE.A.330 Radiocommunicatieapparatuur

a) Vliegtuigen dienen te zijn uitgerust met de volgens de voorschriften van de toepasselijke luchtverkeersdiensten vereiste radiocommunicatieapparatuur.

b) De radiocommunicatieapparatuur dient communicatie op de noodfrequentie voor luchtvaartradioverkeer (121,5 MHz) mogelijk te maken.

CAT.IDE.A.335 Audioschakelpaneel

Vliegtuigen die IFR-vluchten uitvoeren, dienen te zijn uitgerust met een audioschakelpaneel dat kan worden bediend vanaf elke werkplek van de vereiste cockpitbemanning.

CAT.IDE.A.340 Radioapparatuur voor VFR-vluchten langs routes waarbij de navigatie is gebaseerd op visuele oriëntatiepunten

Vliegtuigen die VFR-vluchten uitvoeren op routes waar aan de hand van visuele oriëntatiepunten kan worden genavigeerd, dienen te zijn voorzien van de radiocommunicatieapparatuur die onder normale zendomstandigheden nodig is om:

a) te communiceren met de ter zake dienende grondstations;

▼B

b) te communiceren met de ter zake dienende verkeersleidingsfaciliteiten vanaf elk punt binnen het verkeersleidingsgebied waarin vluchten zijn gepland, en

c) meteorologische informatie te ontvangen.

CAT.IDE.A.345 Communicatie- en navigatieapparatuur voor IFR-vluchten, of VFR-vluchten langs routes waar de navigatie niet is gebaseerd op visuele oriëntatiepunten

a) Vliegtuigen die IFR-vluchten uitvoeren, of VFR-vluchten op routes waar de navigatie niet is gebaseerd op visuele oriëntatiepunten, dienen te zijn uitgerust met de radiocommunicatie- en navigatieapparatuur overeenkomstig de eisen van de toepasselijke luchtverkeersdiensten.

b) Radiocommunicatieapparatuur dient ten minste twee onafhankelijke radiocommunicatiesystemen te omvatten die onder normale bedrijfsomstandigheden nodig zijn om te communiceren met een ter zake dienend grondstation vanuit elk punt op de route, met inbegrip van uitwijkroutes.

c) Niettegenstaande het bepaalde onder b) zijn vliegtuigen die korteafstandsvluchten uitvoeren in het NAT MNPS-luchtruim (North Atlantic minimum navigation performance specifications) die de noordelijke Atlantische Oceaan niet kruisen, uitgerust met ten minste één langeafstandscommunicatiesysteem als voor het desbetreffende luchtruim alternatieve communicatieprocedures zijn gepubliceerd.

d) Vliegtuigen dienen te zijn uitgerust met voldoende navigatieapparatuur om ervoor te zorgen dat bij het uitvallen van een onderdeel van de apparatuur tijdens een fase van de vlucht, de resterende apparatuur veilige navigatie overeenkomstig het vluchtplan mogelijk maakt.

e) Vliegtuigen die vluchten uitvoeren waarbij het de bedoeling is dat de landing plaatsvindt in instrumentenweersomstandigheden (IMC) dienen te zijn uitgerust met geschikte apparatuur die in staat is om het vliegtuig te geleiden naar een punt van waaraf een visuele landing kan worden uitgevoerd op elk luchtvaartterrein waarop het kan landen in instrumentenweersomstandigheden en voor elk uitwijkluchtvaartterrein.

CAT.IDE.A.350 Transponder

Vliegtuigen dienen te zijn uitgerust met een SSR-transponder (Secondary surveillance radar) voor drukhoogtemelding en elke andere SSR-transpondercapaciteit die is voorgeschreven voor de af te leggen vliegroute.

CAT.IDE.A.355 Beheer van elektronische navigatiegegevens

a) De exploitant mag alleen gegevensproducten gebruiken uit een navigatiedatabank ter ondersteuning van een navigatietoepassing die voldoet aan integriteitsnormen die toereikend zijn voor het voorgenomen gebruik van de gegevens.

b) Wanneer gegevensproducten uit een navigatiedatabank een navigatietoepassing ondersteunen die nodig is voor een vluchtuitvoering waarvoor op grond van bijlage V (deel-SPA) toestemming is vereist, dient de exploitant aan de bevoegde autoriteit aan te tonen dat het toegepaste proces en het geleverde product voldoen aan integriteitsnormen die toereikend zijn voor het voorgenomen gebruik van de gegevens.

c) De exploitant dient voortdurend toezicht te houden op de integriteit van zowel het proces als de producten, hetzij direct, hetzij door toezicht te houden op de naleving door derde leveranciers.

d) De exploitant dient te garanderen dat actuele en ongewijzigde elektronische navigatiegegevens worden verstrekt aan en geïntegreerd in alle vliegtuigen die deze gegevens nodig hebben.

▼B

SECTIE 2

Helikopters

CAT.IDE.H.100 Instrumenten en apparatuur — algemeen

a) De volgens dit subdeel vereiste instrumenten en apparatuur moeten worden goedgekeurd in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 1702/2003, met uitzondering van de volgende elementen:

1) reservezekeringen;

2) onafhankelijk werkende draagbare lampen;

3) een nauwkeurig uurwerk;

4) een kaarthouder;

5) een verbandtrommel;

6) megafoons;

7) nooduitrusting en noodsignaalapparatuur;

8) zeeankers en uitrusting voor het aanmeren, en

9) bevestigingssystemen voor kinderen.

b) Voor instrumenten en apparatuur die krachtens dit subdeel niet zijn vereist en die niet hoeven te worden goedgekeurd in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 1702/2003, maar die wel op een vlucht worden vervoerd, geldt het volgende:

1) de informatie die door deze instrumenten, apparatuur of accessoires wordt verstrekt, mag door de cockpitbemanning niet worden gebruikt om te voldoen aan bijlage I bij Verordening (EG) nr. 216/2008 of CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 en CAT.IDE.H.345, en

2) de instrumenten en apparatuur mogen geen nadelige invloed hebben op de luchtwaardigheid van de helikopter, ook niet bij uitval of storingen.

c) Indien een apparaat tijdens de vlucht door één lid van de cockpitbemanning op zijn/haar post moet worden gebruikt, moet dit apparaat gemakkelijk vanaf die post kunnen worden bediend. Wanneer één apparaat door meer dan één lid van de cockpitbemanning moet worden gebruikt, moet het zodanig zijn geïnstalleerd dat het gemakkelijk kan worden bediend vanaf elke post waar bediening van het apparaat is vereist.

d) Instrumenten die door een willekeurig lid van de cockpitbemanning worden gebruikt, moeten zodanig zijn opgesteld dat die persoon de aanwijzingen gemakkelijk vanaf zijn/haar post kan zien en daarbij zo weinig mogelijk hoeft af te wijken van de houding en kijkrichting die hij/zij normaal inneemt als hij/zij voorwaarts langs de vliegbaan kijkt.

e) Alle vereiste noodapparatuur moet gemakkelijk bereikbaar zijn voor direct gebruik.

CAT.IDE.H.105 Minimumuitrusting voor de vlucht

Aan een vlucht mag niet worden begonnen wanneer voor de voorgenomen vlucht vereiste instrumenten, apparaten of functies van de helikopter niet werken of ontbreken, tenzij:

a) de helikopter wordt geëxploiteerd in overeenstemming met de minimumuitrustingslijst (MUL) van de exploitant, of

b) de exploitant van de bevoegde autoriteit toestemming krijgt om de helikopter te exploiteren binnen de beperkingen van de basisminimumuitrustingslijst (BMUL).

▼B

CAT.IDE.H.115 Lichten

a) Helikopters die VFR-vluchten overdag uitvoeren, dienen te zijn uitgerust met een antibotsingsverlichtingssysteem.

b) Helikopters die IFR-vluchten bij nacht uitvoeren, dienen, behalve met een antibotsingsverlichtingssysteem, te zijn uitgerust met:

1) door het elektrische systeem van de helikopter gevoede verlichting die zorgt voor voldoende verlichting van alle instrumenten en apparatuur die essentieel zijn voor het veilige gebruik van de helikopter;

2) door het elektrische systeem van de helikopter gevoede verlichting die zorgt voor verlichting in alle passagierscompartimenten, en

3) een onafhankelijk werkende draagbare lamp voor elk vereist bemanningslid, die gemakkelijk bereikbaar is voor de bemanningsleden wanneer zij op hun eigen werkplek zitten;

4) navigatie-/positielichten;

5) twee landingslichten, waar van ten minste één zodanig verstelbaar is dat het tijdens de vlucht de grond vóór en onder de helikopter en de grond aan beide zijden van de helikopter kan verlichten, en

6) de verlichting die nodig is om te voldoen aan internationale voorschriften ter voorkoming van botsingen op zee indien de helikopter een amfibieluchtvaartuig is.

CAT.IDE.H.125 VFR-vluchten overdag — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur

a) Helikopters die VFR-vluchten overdag uitvoeren, dienen te zijn uitgerust met de volgende apparatuur, die beschikbaar moet zijn op de werkplek van de piloot:

1) een inrichting om de volgende parameters te meten en weer te geven:

i) de magnetische koers;

ii) de tijd in uren, minuten en seconden;

iii) de drukhoogte;

iv) de aangegeven vliegsnelheid;

v) de verticale snelheid;

vi) de slip, en

vii) de buitentemperatuur.

2) een middel om aan te geven dat de stroomvoorziening naar de vereiste vlieginstrumenten onvoldoende is.

b) Wanneer twee piloten zijn vereist voor de vluchtuitvoering, een aparte inrichting op de werkplek van de tweede piloot die de volgende parameters weergeeft:

1) de drukhoogte;

2) de aangegeven vliegsnelheid;

3) de verticale snelheid, en

4) de slip.

c) Helikopters met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 3 175 kg of helikopters die vluchten boven water uitvoeren zonder dat land in zicht is of bij een zicht van minder dan 1 500 m moeten zijn uitgerust een inrichting om de volgende parameters te meten en weer te geven:

1) de stand, en

2) de koers.

▼B

d) Helikopters met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 3 175 kg of een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan negen moeten zijn uitgerust met een inrichting ter voorkoming van storingen in de vliegsnelheidsindicatiesystemen wegens condensatie of ijsvorming.

CAT.IDE.H.130 IFR-vluchten of nachtvluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur

Helikopters die VFR-vluchten bij nacht of IFR-vluchten uitvoeren, dienen te zijn uitgerust met de volgende apparatuur, die beschikbaar moet zijn op de werkplek van de piloot:

a) Een inrichting om de volgende parameters te meten en weer te geven:

1) de magnetische koers;

2) de tijd in uren, minuten en seconden;

3) de aangegeven vliegsnelheid;

4) de verticale snelheid;

5) de slip;

6) de stand;

7) de gestabiliseerde koers, en

8) de buitentemperatuur.

b) Twee inrichtingen om de drukhoogte te meten en weer te geven. In geval van VFR-vluchten bij nacht met één piloot mag de drukhoogtemeter worden vervangen door een radiohoogtemeter.

c) Een middel om aan te geven dat de stroomvoorziening naar de vereiste vlieginstrumenten onvoldoende is.

d) Een inrichting ter voorkoming van storingen in de onder a), punt 3), en h), punt 2), vereiste systemen voor het aangeven van de vliegsnelheid wegens condensatie of ijsvorming.

e) Een inrichting om de cockpitbemanning te waarschuwen dat de onder d) vereiste inrichting is uitgevallen voor helikopters:

1) waarvoor een individueel bewijs van luchtwaardigheid is afgegeven op of na 1 augustus 1999, of

2) waarvoor een individueel bewijs van luchtwaardigheid is afgegeven vóór 1 augustus 1999, met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 3 175 kg en een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan negen.

f) Een reserve-inrichting om de stand te meten en weer te geven die:

1) onder normale bedrijfsomstandigheden permanent wordt gevoed en bij volledig uitvallen van het normale elektriciteitsvoorzieningssysteem wordt gevoed vanuit een stroombron die onafhankelijk is van het normale elektriciteitsvoorzieningssysteem;

2) onafhankelijk werkt van alle andere inrichtingen om de stand te meten en weer te geven;

3) kan worden gebruikt vanaf de werkplek van elk van de piloten;

4) na volledig uitvallen van de normale elektriciteitsvoorziening automatisch werkt;

5) na volledig uitvallen van de normale elektriciteitsvoorziening ten minste 30 minuten, of de tijd die nodig is om naar een geschikte alternatieve landingsplaats te vliegen boven vijandig gebied of boven zee, betrouwbaar blijft werken, rekening houdend met andere behoeften aan stroom die ten laste van de noodstroomvoorziening komen en met de operationele procedures;

▼B

6) tijdens alle fasen van de vlucht voldoende verlicht is, en

7) voorzien is van een bijbehorende inrichting om de cockpitbemanning te waarschuwen wanneer deze reserve-inrichting in bedrijf is, ook wanneer deze wordt gevoed door de noodstroomvoorziening.

g) Een alternatieve bron van statische druk van de inrichting om de hoogte, de vliegsnelheid en de verticale snelheid te meten.

h) Wanneer twee piloten vereist zijn voor de vluchtuitvoering, een aparte inrichting voor de tweede piloot die de volgende parameters weergeeft:

1) de drukhoogte;

2) de aangegeven vliegsnelheid;

3) de verticale snelheid;

4) de slip;

5) de stand, en

6) de gestabiliseerde koers.

i) Voor IFR-vluchten, een kaarthouder die zo is opgesteld dat de kaart gemakkelijk leesbaar is, en die tijdens nachtvluchten kan worden verlicht.

CAT.IDE.H.135 Aanvullende uitrusting voor IFR-vluchten met één piloot

Helikopters die IFR-vluchten uitvoeren met één piloot dienen te zijn uitgerust met een automatische piloot die ten minste in staat is om een vaste hoogte en koers aan te houden.

CAT.IDE.H.145 Radiohoogtemeters

a) Helikopters die vluchten boven water uitvoeren, dienen te zijn uitgerust met een radiohoogtemeter die in staat is een auditieve waarschuwing uit te zenden onder een vooraf vastgestelde hoogte en een visuele waarschuwing op een door de piloot te selecteren hoogte, wanneer de vlucht wordt uitgevoerd:

1) zonder dat er land in zicht is;

2) bij een zicht van minder dan 1 500 m;

3) bij nacht, of

4) op een afstand van land die overeenkomt met meer dan 3 minuten bij normale kruissnelheid.

CAT.IDE.H.160 Weerradarapparatuur aan boord

Helikopters met een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan negen die IFR-vluchten of vluchten bij nacht uitvoeren, dienen te zijn uitgerust met weerradarapparatuur wanneer uit actuele weerberichten blijkt dat zich naar verwachting langs de te vliegen route onweersbuien of andere potentieel gevaarlijke, binnen de detectieresolutiegrenzen van boordweerradar vallende weersomstandigheden kunnen voordoen.

CAT.IDE.H.165 Aanvullende apparatuur voor vluchtuitvoering bij mogelijke ijsvorming bij nacht

a) Helikopters die worden gebruikt onder verwachte of daadwerkelijke ijsafzettingsomstandigheden bij nacht dienen te zijn uitgerust met een lichtinstallatie of een andere voorziening om de ijsafzetting waar te nemen.

b) De te gebruiken lichtinstallatie mag geen schittering of weerspiegeling veroorzaken die bemanningsleden zou kunnen hinderen bij de uitvoering van hun taken.

▼B

CAT.IDE.H.170 Intercomsysteem voor de cockpitbemanning

Helikopters die worden bestuurd door een cockpitbemanning van meer dan één persoon dienen te zijn uitgerust met een intercomsysteem voor de cockpitbemanning, met inbegrip van hoofdtelefoons en microfoons voor gebruik door alle cockpitbemanningsleden.

CAT.IDE.H.175 Intercomsysteem voor bemanningsleden

Helikopters dienen te zijn uitgerust met een intercomsysteem voor bemanningsleden indien een ander dan een cockpitbemanningslid wordt vervoerd.

CAT.IDE.H.180 Omroepsysteem

a) Helikopters met een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan negen dienen te zijn uitgerust met een omroepinstallatie, met uitzondering van het bepaalde onder b):

b) Onverminderd het bepaalde onder a) worden helikopters met een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan negen en minder dan twintig vrijgesteld van de verplichting om te zijn uitgerust met een omroepsysteem voor zover:

   1) de helikopter niet is voorzien van een afscheiding tussen de piloot en de passagiers, en

   2) de exploitant kan aantonen dat de stem van de piloot tijdens een vlucht hoorbaar en verstaanbaar is vanaf alle passagiersstoelen.

CAT.IDE.H.185 Cockpitgeluidsrecorder

a) De volgende helikoptertypes dienen te zijn voorzien van een cockpitgeluidsrecorder:

   1) alle helikopters met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 7 000 kg, en

   2) alle helikopters met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 3 175 kg waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 1987.

b) De cockpitgeluidsrecorder dient in staat te zijn om ten minste de gegevens te bewaren die zijn opgenomen gedurende de laatste:

   1) 2 uur in geval van de onder a), punten 1) en 2), bedoelde helikopters waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2016;

   2) 1 uur in geval van de onder a), punt 1), bedoelde helikopters waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 augustus 1999 en vóór 1 januari 2016;

   3) 30 minuten in geval van de onder a), punt 1), bedoelde helikopters waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven vóór 1 augustus 1999, of

   4) 30 minuten in geval van de onder a), punt 2), bedoelde helikopters waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven vóór 1 januari 2016.

c) De cockpitgeluidsrecorder dient opnames met tijdsaanduiding te maken van:

   1) mondelinge radioberichten die vanuit de cockpit worden verzonden of daar worden ontvangen;

   2) de mondelinge communicatie tussen leden van de cockpitbemanning in de cockpit via de intercominstallatie en de omroepinstallatie van het vliegtuig, indien geïnstalleerd;

▼B

3) de auditieve omgeving van de cockpit, met inbegrip van een ononderbroken opname van:

i) voor helikopters waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 augustus 1999, de geluidssignalen die worden ontvangen van elke microfoon van een lid van de cockpitbemanning;

ii) voor helikopters waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven vóór 1 augustus 1999, de geluidssignalen die worden ontvangen van elke microfoon van een lid van de cockpitbemanning, voor zover mogelijk;

4) de stem- of geluidssignalen ter identificatie van navigatie- of naderingshulpmiddelen die naar een koptelefoon of luidspreker worden doorgeleid.

d) De cockpitgeluidsrecorder dient automatisch met opnemen te beginnen voordat de helikopter zich op eigen kracht voortbeweegt en door te gaan met opnemen tot de vlucht is beëindigd en de helikopter zich niet langer op eigen kracht kan voortbewegen.

e) In aanvulling op het bepaalde onder d), voor helikopters als bedoeld onder a), punt 2), waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 augustus 1999:

1) dient de cockpitgeluidsrecorder automatisch met opnemen te beginnen voordat de helikopter zich op eigen kracht voortbeweegt en dient de apparatuur door te gaan met opnemen tot de vlucht is beëindigd en de helikopter zich niet langer op eigen kracht kan voortbewegen, en

2) dient de cockpitgeluidsrecorder, voor zover de stroomvoorziening dat mogelijk maakt, zo vroeg mogelijk met opnemen te beginnen tijdens de cockpitcontroles vóór het starten van de motor bij het begin van de vlucht tot aan de cockpitcontroles onmiddellijk na het uitschakelen van de motor aan het einde van de vlucht.

f) De cockpitgeluidsrecorder dient te zijn voorzien van een hulpmiddel dat het mogelijk maakt om het apparaat in water op te sporen.

CAT.IDE.H.190 Vluchtgegevensrecorder

a) De volgende helikopters dienen te zijn uitgerust met een vluchtgegevensrecorder die gegevens digitaal opneemt en opslaat en waarmee die gegevens gemakkelijk uit het opslagmedium kunnen worden opgevraagd:

1) helikopters met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 3 175 kg en waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 augustus 1999;

2) helikopters met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 7 000 kg, of een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan negen, en waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 1989, maar vóór 1 augustus 1999.

b) De vluchtgegevensrecorder dient de parameters te registreren die nodig zijn om het volgende nauwkeurig te bepalen:

1) de vliegbaan, de snelheid, de stand, het vermogen, de werking en de configuratie van de motor, waarbij de vluchtgegevensrecorder in staat dient te zijn om ten minste de in de voorgaande 10 uur opgenomen gegevens te bewaren voor onder a), punt 1), bedoelde helikopters waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2016;

2) de vliegbaan, de snelheid, de stand en het vermogen en de werking van de motor, waarbij de vluchtgegevensrecorder in staat dient te zijn om ten minste de in de voorgaande 8 uur opgenomen gegevens te bewaren voor onder a), punt 1), bedoelde helikopters waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven vóór 1 januari 2016;

▼B

3) de vliegbaan, de snelheid, de stand en het vermogen en de werking van de motor, waarbij de vluchtgegevensrecorder in staat dient te zijn om ten minste de in de voorgaande 5 uur opgenomen gegevens te bewaren voor onder a), punt 2), bedoelde helikopters.

c) De gegevens dienen te worden verkregen uit bronnen in de helikopter die nauwkeurige correlatie met de aan de cockpitbemanning getoonde informatie mogelijk maken.

d) De vluchtgegevensrecorder dient automatisch met opnemen te beginnen voordat de helikopter zich op eigen kracht kan voortbewegen en met opnemen te stoppen wanneer de helikopter zich niet langer op eigen kracht kan voortbewegen.

e) De vluchtgegevensrecorder dient te zijn voorzien van een hulpmiddel dat het mogelijk maakt om het apparaat in water op te sporen.

CAT.IDE.H.195 Datalinkopnames

a) Helikopters waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 8 april 2014 en die over datalinkcommunicatieapparatuur beschikken en verplicht zijn uitgerust met een cockpitgeluidsrecorder, dienen de volgende opnames vast te leggen, indien van toepassing:

1) datalinkberichten in het kader van de communicatie tussen luchtverkeersdiensten en de helikopter, met inbegrip van berichten die betrekking hebben op de volgende toepassingen:

i) initiëring van de datalink;

ii) communicatie tussen de verkeersleider en de piloot;

iii) gericht toezicht;

iv) vluchtinformatie;

v) voor zover mogelijk, gegeven de architectuur van het systeem, signalen om het luchtvaartuig te volgen;

vi) voor zover mogelijk, gegeven de architectuur van het systeem, operationele controlegegevens van het luchtvaartuig;

vii) voor zover mogelijk, gegeven de architectuur van het systeem, grafische voorstellingen;

2) informatie die een correlatie mogelijk maakt met geassocieerde gegevens die gerelateerd zijn aan datalinkcommunicatie en apart van de helikopter worden opgeslagen, en

3) informatie over de tijd en de prioriteit van datalinkberichten, rekening houdend met de architectuur van het systeem.

b) De recorder dient gebruik te maken van een digitale methode voor het opnemen en opslaan van gegevens en informatie en een methode voor het opvragen van die gegevens. De opnamemethode dient het mogelijk te maken de gegevens te koppelen aan gegevens die worden vastgelegd op de grond.

c) De recorder dient in staat te zijn gegevens te bewaren gedurende ten minste dezelfde tijd als die welke is vastgesteld voor de cockpitgeluidsrecorder in CAT.IDE.H.185.

▼B

d) De recorder dient voorzien te zijn van een hulpmiddel dat het mogelijk maakt om het apparaat in water op te sporen.

e) De eisen die van toepassing zijn op de start- en stoplogica van de recorder zijn dezelfde als die welke gelden voor de start- en stoplogica van de cockpitgeluidsrecorder in CAT.IDE.H.185 d) en e).

CAT.IDE.H.200 Combinatie van een vluchtgegevensrecorder en cockpitgeluidsrecorder

Aan de voorschriften met betrekking tot de cockpitgeluidsrecorder en de vluchtgegevensrecorder kan worden voldaan door de helikopter uit te rusten met een combinatierecorder.

CAT.IDE.H.205 Zitplaatsen, veiligheidsgordels, bevestigingssystemen en bevestigingssystemen voor kinderen

a) Helikopters dienen te zijn uitgerust met:

1) een stoel of ligplaats voor elke persoon aan boord van 24 maanden of ouder;

2) een veiligheidsgordel voor elke passagiersstoel en koppelriemen voor elke ligplaats;

3) voor helikopters waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 augustus 1999, een veiligheidsgordel met een schoudersysteem voor elke passagiersstoel voor elke passagier van 24 maanden of ouder;

4) een bevestigingssysteem voor kinderen voor elke persoon aan boord van jonger dan 24 maanden;

5) een veiligheidsgordel met een schoudersysteem dat is voorzien van een inrichting die het bovenlichaam van de inzittende automatisch tegenhoudt in geval van snelle vaartvermindering voor elke cockpitbemanningstoel;

6) een veiligheidsgordel met een schoudersysteem voor elke stoel voor de minimaal vereiste cabinebemanning.

b) Een veiligheidsgordel met een schoudersysteem:

1) dient te zijn voorzien van een éénpuntsontkoppelingsmechanisme, en

2) dient voor elke cockpitbemanningsstoel en voor de stoelen voor de minimaal vereiste cabinebemanning te zijn voorzien van twee schouderbanden en een veiligheidsgordel die onafhankelijk kunnen worden gebruikt.

CAT.IDE.H.210 „Fasten seat belt” en „no smoking”-tekens

Helikopters waarin niet alle passagierszitplaatsen zichtbaar zijn vanuit de stoel(en) van de cockpitbemanning dienen te zijn voorzien van een inrichting om aan alle passagiers en de cabinebemanning aan te geven wanneer de stoelriemen moeten worden vastgemaakt en wanneer roken is verboden.

CAT.IDE.H.220 Verbandtrommels voor eerste hulp bij ongevallen

a) Helikopters dienen te zijn uitgerust met ten minste één verbandtrommel voor eerste hulp bij ongevallen.

b) Verbandtrommels voor eerste hulp bij ongevallen dienen:

1) gemakkelijk bereikbaar te zijn voor gebruik;

2) na gebruik te worden aangevuld.

▼B

CAT.IDE.H.240 Aanvullende ademhalingszuurstof — helikopters zonder drukcabine

Helikopters zonder drukcabine die vluchten op drukhoogten van hoger dan 10 000 ft uitvoeren, dienen te zijn voorzien van aanvullende zuurstofapparatuur die in staat is om de volgens tabel 1 en tabel 2 vereiste zuurstofvoorraden op te slaan en toe te dienen.

Tabel 1

Minimumeisen inzake de zuurstofvoorraad voor complexe helikopters zonder drukcabine

Voorraad voor	Duur en cabinedrukhoogte
1. Inzittenden die zijn gezeten op cockpitstoelen en in de cockpit dienst doen en bemanningsleden die cockpitbemanningsleden bijstaan bij de uitvoering van hun taken	De gehele vliegduur bij cabinedrukhoogten van hoger dan 10 000 ft.
2. Vereiste cabinebemanningsleden	De gehele vliegduur bij drukhoogten van hoger dan 13 000 ft en voor elke periode van meer dan 30 minuten bij drukhoogten van hoger dan 10 000 ft, doch niet hoger dan 13 000 ft.
3. Extra bemanningsleden en 100 % van de passagiers (*)	De gehele vliegduur bij cabinedrukhoogten van hoger dan 13 000 ft.
4. 10 % van de passagiers (*)	De gehele vliegduur na 30 minuten bij drukhoogten van hoger dan 10 000 ft, doch niet hoger dan 13 000 ft.

(*) De passagiersaantallen in tabel 1 hebben betrekking op alle passagiers die daadwerkelijk aan boord worden vervoerd, met inbegrip van personen van jonger dan 24 maanden.

Tabel 2

Minimumeisen inzake de zuurstofvoorraad voor andere dan complexe helikopters zonder drukcabine

Voorraad voor	Duur en cabinedrukhoogte
1. Inzittenden die zijn gezeten op cockpitstoelen en in de cockpit dienst doen, bemanningsleden die cockpitbemanningsleden bijstaan bij de uitvoering van hun taken en vereiste cabinebemanningsleden	De gehele vliegduur bij drukhoogten van hoger dan 13 000 ft en voor elke periode van meer dan 30 minuten bij drukhoogten van hoger dan 10 000 ft, doch niet hoger dan 13 000 ft.
2. Extra bemanningsleden en 100 % van de passagiers (*)	De gehele vliegduur bij cabinedrukhoogten van hoger dan 13 000 ft.
3. 10 % van de passagiers (*)	De gehele vliegduur na 30 minuten bij drukhoogten van hoger dan 10 000 ft, doch niet hoger dan 13 000 ft.

(*) De passagiersaantallen in tabel 2 hebben betrekking op alle passagiers die daadwerkelijk aan boord worden vervoerd, met inbegrip van personen van jonger dan 24 maanden.

▼B

CAT.IDE.H.250 Handbrandblusapparaten

a) Helikopters dienen te zijn uitgerust met ten minste één handbrandblusapparaat in de cockpit.

b) Ten minste één handbrandblusapparaat dient te zijn geplaatst in of in de directe nabijheid van elke boordkeuken die niet op het hoofdpassagiersdek is gelegen.

c) Ten minste één handbrandblusapparaat dient beschikbaar te zijn voor gebruik in elk bagageruim dat toegankelijk is voor bemanningsleden tijdens de vlucht.

d) Het type en de hoeveelheid blusmiddel voor de vereiste brandblussers dient geschikt te zijn voor het soort brand dat kan optreden in het compartiment waarvoor de blusser bestemd is en voor het minimaliseren van het risico op vorming van giftige gasconcentraties in personencompartimenten.

e) Helikopters dienen te zijn uitgerust met ten minste het in tabel 1 bepaalde aantal handbrandblusapparaten, die zodanig geplaatst zijn dat ze gemakkelijk bereikbaar zijn voor gebruik in elk passagierscompartiment.

Tabel 1

Aantal handbrandblusapparaten

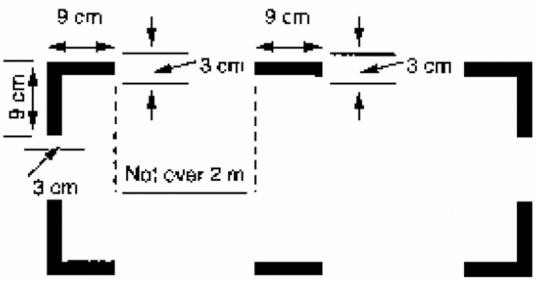
Maximale operationele passagiersconfiguratie	Aantal brandblussers
7-30	1
31 - 60	2
61 - 200	3

CAT.IDE.H.260 Markering van openhakplaatsen

Indien bepaalde delen van de romp van de helikopter zijn gemarkeerd als zijnde geschikt om in geval van nood te worden opengehakt door reddingsploegen, moeten deze delen zijn gemarkeerd als in figuur 1.

Figuur 1

Markering van openhakplaatsen



CAT.IDE.H.270 Megafoons

Helikopters met een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan 19 dienen te zijn voorzien van draagbare, op batterijen werkende megafoons die gemakkelijk bereikbaar zijn voor gebruik door bemanningsleden tijdens een noodevacuatie.

▼B

CAT.IDE.H.275 Noodverlichting en -markering

a) Helikopters met een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan 19 dienen te zijn voorzien van:

1) een noodverlichtingsinstallatie met een eigen stroomvoorziening, als hulpmiddel bij het ontruimen van de helikopter, en

2) opschriften ter markering en aanwijzing van nooduitgangen die zichtbaar zijn bij daglicht of in het donker.

b) Helikopters dienen te zijn voorzien van opschriften ter markering en aanwijzing van nooduitgangen die zichtbaar zijn bij daglicht of in het donker wanneer ze vluchten uitvoeren:

1) in prestatieklasse 1 of 2 boven water op een afstand tot het land die overeenkomt met meer dan 10 minuten vliegtijd bij normale kruissnelheid;

2) in prestatieklasse 3 boven water op een afstand tot het land die overeenkomt met meer dan 3 minuten vliegtijd bij normale kruissnelheid.

CAT.IDE.H.280 Plaatsaanduidende noodzender (ELT)

a) Helikopters dienen te zijn uitgerust met ten minste één automatische plaatsaanduidende noodzender.

b) Helikopters die in het kader van offshore-operaties vluchten in prestatieklasse 1 of 2 boven zee uitvoeren in een vijandige omgeving en op een afstand tot het land die overeenkomt met meer dan 10 minuten vliegtijd bij normale kruissnelheid, dienen te zijn uitgerust met ten minste één automatische plaatsaanduidende noodzender.

c) Een plaatsaanduidende noodzender van om het even welk type dient in staat te zijn om tegelijkertijd op 121,5 MHz en 406 MHz uit te zenden.

CAT.IDE.H.290 Zwemvesten

a) Helikopters dienen te zijn uitgerust met een zwemvest voor elke persoon aan boord of een gelijkwaardig drijfmiddel voor elke persoon aan boord van jonger dan 24 maanden, opgeborgen op een plaats die gemakkelijk bereikbaar is vanuit de zit- of ligplaats van de persoon voor wie het is bedoeld, bij vluchten:

1) in prestatieklasse 1 of 2 boven water op een afstand tot het land die overeenkomt met meer dan 10 minuten vliegtijd bij normale kruissnelheid;

2) in prestatieklasse 3 boven water op een afstand tot het land die niet met autorotatie is te overbruggen;

3) in prestatieklasse 2 of 3 wanneer de start of landing plaatsvindt op een luchtvaartterrein of operationele plaats waar de start- of naderingsvliegbaan boven water ligt.

b) Alle zwemvesten of gelijkwaardige individuele drijfmiddelen dienen te zijn voorzien van elektrische verlichting om personen gemakkelijker te kunnen opsporen.

CAT.IDE.H.295 Overlevingspakken voor bemanningsleden

Elk bemanningslid dient een overlevingspak te dragen bij vluchten:

a) in prestatieklasse 1 of 2 boven water ter ondersteuning van offshore-operaties, op een afstand tot het land die overeenkomt met meer dan 10 minuten vliegtijd bij normale kruissnelheid, wanneer de weerberichten of weersverwachtingen waarover de gezagvoerder beschikt, aangeven dat de zeetemperatuur tijdens de vlucht lager zal zijn dan 10 °C, of wanneer de geschatte reddingstijd langer is dan de geschatte overlevingstijd;

▼B

b) in prestatieklasse 3 boven water op een afstand tot het land die niet met autorotatie is te overbruggen of die het niet mogelijk maakt om een veilige noodlanding te maken, wanneer de weerberichten of weersverwachtingen waarover de gezagvoerder beschikt, aangeven dat de zeetemperatuur tijdens de vlucht lager zal zijn dan 10 °C.

CAT.IDE.H.300 Reddingsvlotten, plaatsaanduidende noodzenders voor overlevenden en overlevingsuitrusting voor langere vluchten boven water

Helikopters die vluchten uitvoeren:

a) in prestatieklasse 1 of 2 boven water op een afstand tot het land die overeenkomt met meer dan 10 minuten vliegtijd bij normale kruissnelheid;

b) in prestatieklasse 3 boven water op een afstand tot het land die overeenkomt met meer dan 3 minuten vliegtijd bij normale kruissnelheid, dienen te zijn uitgerust met:

1) in het geval van een helikopter die minder dan twaalf personen vervoert, ten minste één reddingsvlot met een nominale capaciteit die niet kleiner is dan het maximale aantal personen aan boord, welk zodanig is opgeborgen dat het in noodsituaties gemakkelijk bereikbaar is;

2) in het geval van een helikopter die meer dan elf personen vervoert, ten minste twee reddingsvlotten die zodanig zijn opgeborgen dat ze in noodsituaties onmiddellijk kunnen worden ingezet en die samen voldoende plaats bieden aan alle personen die aan boord kunnen worden vervoerd; als een van de reddingsvlotten verloren gaat, moet het resterende reddingsvlot voldoende capaciteit hebben om plaats te bieden aan alle personen in de helikopter;

3) ten minste één plaatsaanduidende noodzender voor overlevenden voor elk reddingsvlot, en

4) levensreddende uitrusting, met inbegrip van middelen om in leven te blijven, als passend voor de uit te voeren vlucht.

CAT.IDE.H.305 Overlevingsuitrusting

Helikopters die vluchten uitvoeren over gebieden waar opsporing en redding bijzonder moeilijk zouden zijn, dienen te zijn voorzien van de volgende uitrusting:

a) signaaluitrusting waarmee noodsignalen kunnen worden gemaakt;

b) ten minste één plaatsaanduidende noodzender voor overlevenden, en

c) extra overlevingsuitrusting voor de te vliegen route, rekening houdend met het aantal personen aan boord.

CAT.IDE.H.310 Aanvullende eisen voor helikopters die offshore-operaties uitvoeren in een vijandig zeegebied

Helikopters die vluchten uitvoeren in het kader van offshore-operaties in een vijandig zeegebied, op een afstand tot het land die overeenkomt met meer dan 10 minuten vliegtijd bij normale kruissnelheid, dienen aan het volgende te voldoen:

a) wanneer de weerberichten of weersverwachtingen waarover de gezagvoerder beschikt, aangeven dat de zeetemperatuur tijdens de vlucht lager zal zijn dan 10 °C, of wanneer de geschatte reddingstijd langer is dan de berekende overlevingstijd, of de geplande vluchtuitvoering bij nacht plaatsvindt, dienen alle personen aan boord een overlevingspak te dragen.

b) Alle reddingsvlotten die overeenkomstig CAT.IDE.H.300 worden vervoerd, dienen zodanig te zijn geïnstalleerd dat ze kunnen worden gebruikt in zee-omstandigheden waarin de landings-, drijf- en trimkenmerken van de helikopter zijn geëvalueerd om te voldoen aan de certificatievereisten voor noodlandingen te water.

▼B

c) De helikopter dient te zijn uitgerust met een noodverlichtingsinstallatie met een eigen stroomvoorziening als bron van algemene verlichting van de cabine om het ontruimen van de helikopter te vergemakkelijken.

d) Alle nooduitgangen, waaronder nooduitgangen voor de bemanning, alsook de inrichtingen om ze te openen, dienen opvallend te zijn gemarkeerd als geleiding voor inzittenden die de uitgangen bij daglicht of in het donker gebruiken. Deze markeringen dienen zodanig te zijn aangebracht dat ze zichtbaar blijven als de helikopter kapseist en de cabine onder water komt te liggen.

e) Alle niet-afwerpbare deuren die zijn aangewezen als nooduitgang bij een noodlanding op het water dienen te zijn voorzien van een inrichting om ze in de open positie vast te zetten zodat ze de inzittenden niet hinderen bij het verlaten van de helikopter in alle zeeomstandigheden tot de maximale omstandigheden waarbij noodlanding en drijven op het water moet worden overwogen.

f) Alle deuren, ramen of andere openingen in het passagierscompartiment die geschikt zijn bevonden om onder water te ontsnappen, dienen zodanig te zijn uitgerust dat ze in een noodsituatie functioneren.

g) Zwemvesten dienen te allen tijde te worden gedragen, tenzij de passagier of het bemanningslid een geïntegreerd overlevingspak draagt dat voldoet aan de gecombineerde eisen voor overlevingspakken en zwemvesten.

CAT.IDE.H.315 Helikopters die zijn gecertificeerd om vluchten boven water uit te voeren — diverse uitrusting

Helikopters die zijn gecertificeerd om vluchten boven water uit te voeren, dienen te zijn uitgerust met:

a) een zeeanker en andere uitrusting voor het aanmeren, verankeren of manoeuvreren van de helikopter op het water, die in overeenstemming is met de grootte, het gewicht en de manoeuvreereigenschappen van de helikopter, en

b) een inrichting om de geluidssignalen te kunnen produceren die zijn voorgeschreven in de internationale regels voor het voorkomen van botsingen op zee, indien van toepassing.

CAT.IDE.H.320 Alle helikopters die vluchten boven water uitvoeren — noodlandingen op het water

a) Helikopters dienen zodanig te worden ontworpen dat ze op het water kunnen landen of kunnen worden gecertificeerd voor noodlandingen op het water in overeenstemming met de relevante luchtwaardigheidsvoorschriften wanneer ze vluchten uitvoeren in prestatieklasse 1 of 2 boven water in een vijandige omgeving op een afstand tot land die overeenkomt met meer dan 10 minuten vliegtijd bij normale kruissnelheid.

b) Helikopters dienen zodanig te worden ontworpen dat ze op het water kunnen landen of kunnen worden gecertificeerd voor noodlandingen op het water in overeenstemming met de relevante luchtwaardigheidsvoorschriften, of dienen te zijn uitgerust met drijfmiddelen voor noodsituaties wanneer ze vluchten uitvoeren in:

   1) prestatieklasse 1 of 2 boven water in een vijandige omgeving op een afstand tot het land die overeenkomt met meer dan 10 minuten vliegtijd bij normale kruissnelheid;

   2) prestatieklasse 2 indien de start of landing plaatsvindt boven water, behalve in het geval van HEMS-operaties waarbij, om de blootstelling te minimaliseren, de landing of start plaatsvindt in een HEMS-exploitatiegebied dat is gelegen in een agglomeratie boven water;

   3) prestatieklasse 3 boven water op een afstand tot het land die groter is dan die welke nodig is om een veilige noodlanding op het land uit te voeren.

▼B

CAT.IDE.H.325 Koptelefoons

In alle gevallen dat een systeem voor radiocommunicatie en/of radionavigatie is vereist, dient de helikopter te zijn uitgerust met een koptelefoon met statief- of galgmicrofoon of een gelijkwaardig middel en een zendknop op de bestuursinrichting voor elk lid van de cockpitbemanning op zijn/haar toegewezen werkplek in de cockpit.

CAT.IDE.H.330 Radiocommunicatieapparatuur

a) Helikopters dienen te zijn uitgerust met de volgens de voorschriften van de toepasselijke luchtverkeersdiensten vereiste radiocommunicatieapparatuur.

b) De radiocommunicatieapparatuur dient communicatie op de noodfrequentie voor luchtvaartradioverkeer (121,5 MHz) mogelijk te maken.

CAT.IDE.H.335 Audioschakelpaneel

Helikopters die IFR-vluchten uitvoeren, dienen te zijn uitgerust met een audioschakelpaneel dat kan worden bediend vanaf elke werkplek van de vereiste cockpitbemanning.

CAT.IDE.H.340 Radioapparatuur voor VFR-vluchten langs routes waarbij de navigatie is gebaseerd op visuele oriëntatiepunten

Helikopters die VFR-vluchten uitvoeren op routes waar aan de hand van visuele oriëntatiepunten kan worden genavigeerd, dienen te zijn voorzien van de radiocommunicatieapparatuur die onder normale zendomstandigheden nodig is om:

a) te communiceren met de ter zake dienende grondstations;

b) te communiceren met de ter zake dienende verkeersleidingsfaciliteiten vanaf elk punt binnen het verkeersleidingsgebied waarin vluchten zijn voorgenomen, en

c) meteorologische informatie te ontvangen.

CAT.IDE.H.345 Communicatie- en navigatieapparatuur voor IFR-vluchten, of VFR-vluchten langs routes waar de navigatie niet is gebaseerd op visuele oriëntatiepunten

a) Helikopters die IFR-vluchten uitvoeren, of VFR-vluchten op routes waar de navigatie niet is gebaseerd op visuele oriëntatiepunten, dienen te zijn voorzien van de radiocommunicatie- en navigatieapparatuur overeenkomstig de eisen van de toepasselijke luchtverkeersdiensten.

b) Radiocommunicatieapparatuur dient ten minste twee onafhankelijke radiocommunicatiesystemen te omvatten die onder normale bedrijfsomstandigheden nodig zijn om te communiceren met een ter zake dienend grondstation vanuit elk punt op de route, met inbegrip van uitwijkroutes.

c) Helikopters dienen te zijn uitgerust met voldoende navigatieapparatuur om ervoor te zorgen dat bij het uitvallen van een onderdeel van de apparatuur tijdens om het even welke fase van de vlucht, de resterende apparatuur veilige navigatie overeenkomstig het vluchtplan mogelijk maakt.

d) Helikopters die vluchten uitvoeren waarbij het de bedoeling is dat de landing plaatsvindt in instrumentenweersomstandigheden (IMC), dienen te zijn uitgerust met geschikte apparatuur die in staat is om de helikopter te geleiden naar een punt van waaraf een visuele landing kan worden uitgevoerd op elk luchtvaartterrein waarop het kan landen in instrumentenweersomstandigheden en op elk uitwijkluchtvaartterrein.

CAT.IDE.H.350 Transponder

Helikopters dienen te zijn uitgerust met een SSR-transponder (Secondary surveillance radar) voor drukhoogtemelding en elke andere SSR-transpondercapaciteit die is voorgeschreven voor de af te leggen vliegroute.

▼B

BIJLAGE V

SPECIFIEKE GOEDKEURINGEN

[DEEL-SPA]

SUBDEEL A

ALGEMENE VOORSCHRIFTEN

SPA.GEN.100 Bevoegde autoriteit

▼M1

a) De bevoegde autoriteit voor het afgeven van een specifieke goedkeuring is:

1. voor commerciële exploitanten: de autoriteit van de lidstaat waarin de exploitant zijn hoofdvestiging heeft;

2. voor niet-commerciële exploitanten, de autoriteit van de staat waarin de exploitant is gevestigd of verblijft.

b) Niettegenstaande het bepaalde onder a), punt 2, zijn voor niet-commerciële exploitanten die gebruikmaken van een luchtvaartuig dat in een derde land is geregistreerd de toepasselijke voorschriften van deze bijlage voor de goedkeuring van de volgende vluchtuitvoeringen niet van toepassing indien deze goedkeuringen zijn afgegeven door een derde land van registratie:

1. vluchtuitvoeringen met prestatiegebaseerde navigatie (Performance-Based Navigation, PBN);

2. minimumprestatiespecificaties op het gebied van navigatie (Minimum Navigation Performance Specifications, MNPS);

3. vluchtuitvoeringen in een deel van het luchtruim met verminderde verticale separatieminima (Reduced Vertical Separation Minima, RVSM).

▼B

SPA.GEN.105 Aanvraag van een specifieke goedkeuring

a) De exploitant die de eerste afgifte van een specifieke goedkeuring aanvraagt, dient de bevoegde autoriteit de in het toepasselijke subdeel vereiste documenten te verstrekken, samen met de volgende informatie:

1) naam, adres en postadres van de aanvrager;

2) een beschrijving van de voorgenomen activiteiten.

b) De exploitant dient aan de bevoegde autoriteit aan te tonen:

1) dat de voorschriften van het toepasselijke subdeel worden nageleefd;

2) dat rekening is gehouden met de relevante elementen van de in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 1702/2003 vastgestelde operationele gegevens.

c) De exploitant dient registers bij te houden met betrekking tot het bepaalde onder a) en b) gedurende ten minste de duur van de activiteiten waarvoor een specifieke goedkeuring is vereist, of, indien van toepassing, in overeenstemming met bijlage III (deel-ORO).

SPA.GEN.110 Voorrechten van een exploitant die een specifieke goedkeuring heeft gekregen

▼M1

Het toepassingsgebied van de activiteiten die een exploitant volgens de goedkeuring mag verrichten, wordt gedocumenteerd en gespecificeerd:

a) voor exploitanten die over een Air Operator Certificate (AOC) beschikken: in de vluchtuitvoeringsspecificaties bij het AOC;

b) voor alle andere exploitanten: in de lijst van specifieke erkenningen.

▼B

SPA.GEN.115 Wijzigingen in een specifieke goedkeuring

Wanneer de voorwaarden van een specifieke goedkeuring wijzigingen ondergaan, dient de exploitant de bevoegde autoriteit de relevante documenten te verstrekken en voorafgaande goedkeuring voor de activiteit te verkrijgen.

▼B

SPA.GEN.120 Blijvende geldigheid van een specifieke goedkeuring

Specifieke goedkeuringen worden afgegeven voor onbeperkte duur en blijven geldig zolang de exploitant blijft voldoen aan de voorwaarden voor de specifieke goedkeuring en rekening houdt met de relevante elementen van de in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 1702/2003 vastgestelde gegevens.

SUBDEEL B

VLUCHTUITVOERINGEN OP BASIS VAN PRESTATIEGEBASEERDE NAVIGATIE (PBN)

SPA.PBN.100 Vluchtuitvoeringen op basis van PBN

Luchtvaartuigen mogen alleen worden gebruikt in een aangewezen luchtruim, op routes of in overeenstemming met procedures waarin prestatiegebaseerde navigatiespecificaties zijn vastgesteld als de bevoegde autoriteit de exploitant toestemming heeft verleend om dergelijke vluchtuitvoeringen te verrichten. Er is geen specifieke goedkeuring nodig voor vluchtuitvoeringen in een aangewezen luchtruim met gebiedsnavigatie 5 (RNAV5 (basisgebiedsnavigatie, B-RNAV)).

SPA.PBN.105 Operationele goedkeuring voor vluchtuitvoeringen op basis van PBN

Om van de bevoegde autoriteit een operationele goedkeuring voor vluchtuitvoeringen op basis van PBN te verkrijgen, dient de exploitant aan te tonen dat:

a) de relevante luchtwaardigheidsgoedkeuring van het RNAV-systeem is verkregen;

b) een opleidingsprogramma is vastgesteld voor de leden van de cockpitbemanning die bij deze vluchtuitvoeringen zijn betrokken;

c) operationele procedures zijn vastgesteld waarin het volgende wordt gespecificeerd:

   1) de te vervoeren uitrusting, met inbegrip van de operationele beperkingen ervan en de toepasselijke vermeldingen in de minimumuitrustingslijst (MUL);

   2) de samenstelling van de cockpitbemanning en de eisen met betrekking tot de ervaring van de cockpitbemanningsleden;

   3) de normale procedures;

   4) de procedures voor onvoorziene situaties;

   5) de monitoring en melding van incidenten;

   6) het beheer van elektronische navigatiegegevens.

SUBDEEL C

ACTIVITEITEN MET MINIMUMPRESTATIESPECIFICATIES OP HET GEBIED VAN NAVIGATIE (MNPS)

SPA.MNPS.100 Activiteiten met MNPS

Luchtvaartuigen mogen alleen worden gebruikt in een aangewezen luchtruim met minimumprestatiespecificaties op het gebied van navigatie in overeenstemming met regionale aanvullende procedures waarin minimumprestatiespecificaties op het gebied van navigatie zijn vastgesteld, indien de bevoegde autoriteit de exploitant toestemming heeft verleend om dergelijke activiteiten uit te voeren.

SPA.MNPS.105 Operationele goedkeuring voor activiteiten met MNPS

Om operationele MNPS-toestemming van de bevoegde autoriteit te verkrijgen, dient de exploitant aan te tonen dat:

a) de navigatieapparatuur voldoet aan de prestatievereisten;

b) de weergave, indicatoren en controles van het navigatiesysteem zichtbaar zijn en door elke piloot op zijn/haar werkplek kunnen worden bediend;

▼B

c) er een opleidingsprogramma is vastgesteld voor de leden van de cockpitbemanning die bij deze activiteiten zijn betrokken;

d) er operationele procedures zijn vastgesteld waarin het volgende wordt gespecificeerd:

1) de te vervoeren uitrusting, met inbegrip van de operationele beperkingen ervan en de toepasselijke vermeldingen in de minimumuitrustingslijst (MUL);

2) de samenstelling van de cockpitbemanning en de eisen met betrekking tot de ervaring van de cockpitbemanningsleden;

3) de normale procedures;

4) de procedures voor onvoorziene situaties, met inbegrip van die welke zijn gespecificeerd door de autoriteit die verantwoordelijk is voor het desbetreffende luchtruim;

5) de monitoring en melding van incidenten.

SUBDEEL D

ACTIVITEITEN IN EEN LUCHTRUIM MET VERMINDERDE VERTICALE SEPARATIEMINIMA (RVSM)

SPA.RVSM.100 Activiteiten in een luchtruim met RVSM

Luchtvaartuigen mogen alleen worden gebruikt in een aangewezen luchtruim waarin een verminderd verticaal separatieminimum van 300 m (1 000 ft) van toepassing is tussen vliegniveau (FL) 290 tot en met FL 410 indien de bevoegde autoriteit de exploitant toestemming heeft verleend om dergelijke activiteiten uit te voeren.

SPA.RVSM.105 Operationele goedkeuring voor activiteiten in een luchtruim met RVSM

Om operationele RVSM-toestemming van de bevoegde autoriteit te krijgen, dient de exploitant aan te tonen dat:

a) de relevante luchtwaardigheidsgoedkeuring voor vluchtuitvoeringen in een luchtruim met RVSM is verkregen;

b) procedures voor de monitoring en melding van fouten bij het bewaren van de hoogte zijn vastgesteld;

c) een opleidingsprogramma is vastgesteld voor de leden van de cockpitbemanning die bij deze activiteiten zijn betrokken;

d) operationele procedures zijn vastgesteld waarin het volgende wordt gespecificeerd:

1) de te vervoeren uitrusting, met inbegrip van de operationele beperkingen ervan en de toepasselijke vermeldingen in de minimumuitrustingslijst (MUL);

2) de samenstelling van de cockpitbemanning en de eisen met betrekking tot de ervaring van de cockpitbemanningsleden;

3) de vluchtplanning;

4) de procedures voorafgaand aan de vlucht;

5) de procedures voorafgaand aan het binnengaan van het luchtruim met RVSM;

6) de procedures tijdens de vlucht;

7) de procedures na de vlucht;

8) de melding van incidenten;

9) specifieke regionale operationele procedures.

▼B

SPA.RVSM.110 Eisen betreffende de uitrusting bij vluchtuitvoeringen in een luchtruim met RVSM

Luchtvaartuigen die worden gebruikt voor activiteiten in een luchtruim met RVSM dienen te zijn uitgerust met:

a) twee onafhankelijk van elkaar werkende hoogtemetingssystemen;

b) een hoogtemeldingssysteem;

c) een automatisch hoogteregelingssysteem;

d) een SSR-transponder (Secondary surveillance radar) met een hoogtemeldingssysteem dat verbonden kan worden met het hoogtemetingssysteem dat wordt gebruikt bij het controleren van de hoogte.

SPA.RVSM.115 Fouten bij het bewaren van de hoogte in een luchtruim met RVSM

a) De exploitant dient melding te maken van geregistreerde of meegedeelde fouten bij het bewaren van de hoogte als gevolg van een slechte werking van uitrusting van een luchtvaartuig of van operationele aard die gelijk zijn aan of groter zijn dan:

   1) een totale verticale fout van ± 90 m (± 300 ft);

   2) een fout van het hoogtemetingssysteem van ± 75 m (± 245 ft), en

   3) een toegekende hoogteafwijking van ± 90 m (± 300 ft).

b) Dergelijke gebeurtenissen dienen binnen 72 uur aan de bevoegde autoriteit te worden gemeld. De melding dient een eerste analyse te omvatten van de oorzakelijke factoren en de maatregelen die zijn genomen om herhaling te voorkomen.

c) Wanneer fouten bij het bewaren van de hoogte worden geregistreerd en ontvangen, dient de exploitant onmiddellijk actie te ondernemen om de omstandigheden die de fouten hebben veroorzaakt te corrigeren en dient hij op verzoek van de bevoegde autoriteit follow-upverslagen te verstrekken.

SUBDEEL E

SLECHTZICHTVLUCHTEN

SPA.LVO.100 Slechtzichtvluchten (LVO)

De exploitant mag de volgende slechtzichtvluchten (Low visibility operations, LVO) alleen verrichten indien hij daarvoor goedkeuring van de bevoegde autoriteit heeft verkregen:

a) vluchten met een slechtzichtstart;

b) vluchten die in een lagere categorie vallen dan standaardcategorie I (LTS CAT I);

c) vluchten in standaardcategorie II (CAT II);

d) andere vluchten dan die in standaardcategorie II (OTS CAT II);

e) vluchten in standaardcategorie III (CAT III);

f) naderingen waarbij gebruik wordt gemaakt van systemen voor verbeterd zicht waarvoor een operationeel krediet wordt toegepast om de minimaal vereiste zichtbare baanlengte (RVR) met hoogstens een derde van de gepubliceerde RVR te beperken.

SPA.LVO.105 Toestemming voor slechtzichtvluchten

Om toestemming van de bevoegde autoriteit te krijgen voor slechtzichtvluchten dient de exploitant aan te tonen dat hij de eisen van dit subdeel naleeft.

▼B

SPA.LVO.110 Algemene operationele voorschriften

a) De exploitant mag alleen vluchten in categorie LTS CAT I uitvoeren indien:

1) elk betrokken luchtvaartuig is gecertificeerd voor vluchtuitvoeringen in CAT II, en

2) de nadering:

i) op de automatische piloot is gekoppeld aan een automatische landing waarvoor goedkeuring voor vluchtuitvoeringen in CAT IIIA is vereist, of

ii) wordt uitgevoerd met behulp van een goedgekeurd head-updisplay-landingssysteem tot ten minste 150 ft boven de baandrempel.

b) De exploitant mag alleen vluchten in categorie CAT II, OTS CAT II of CAT III uitvoeren indien:

1) elk betrokken luchtvaartuig is gecertificeerd voor vluchtuitvoeringen met een beslissingshoogte van minder dan 200 ft, of geen beslissingshoogte, en is uitgerust in overeenstemming met de toepasselijke luchtwaardigheidsvoorschriften;

2) een systeem voor het vastleggen van het slagen of mislukken van de nadering en/of landing is opgesteld en wordt toegepast, teneinde toe te zien op de algehele veiligheid van de vlucht;

3) de beslissingshoogte wordt bepaald door middel van een radiohoogtemeter;

4) de cockpitbemanning uit ten minste twee piloten bestaat;

5) alle hoogtemeldingen onder 200 ft boven de luchtvaartterreindrempel worden bepaald door de radiohoogtemeter.

c) De exploitant mag alleen naderingen met een systeem voor verbeterd zicht uitvoeren indien:

1) het systeem voor verbeterd zicht is gecertificeerd met het oog op de toepassing van dit subdeel en gebruikmaakt van een combinatie van infraroodsensorbeelden en vluchtinformatie op de head-up display;

2) voor vluchtuitvoeringen met een minimaal vereiste zichtbare baanlengte (RVR) van minder dan 550 m de cockpitbemanning uit ten minste twee piloten bestaat;

3) voor vluchten in categorie I de natuurlijke visuele referentie aan baansignalen minstens 100 ft boven de luchtvaartterreindrempel wordt bereikt;

4) voor naderingsprocedures met verticale geleiding (APV) en niet-precisienaderingen (NPA) volgens de CDFA-techniek de natuurlijke visuele referentie aan baansignalen minstens 200 ft boven de luchtvaartterreindrempel wordt bereikt en aan de volgende eisen wordt voldaan:

i) de nadering wordt gevlogen volgens een goedgekeurde geleidingsmodus voor verticale vliegbanen;

ii) het naderingssegment vanaf de vaste eindnaderingshoogte naar de landingsbaandrempel is recht en het verschil tussen de eindnaderingsroute en de hartlijn van de landingsbaan is niet groter dan 2°;

iii) het eindnaderingspad wordt bekendgemaakt is niet groter dan 3,7°;

iv) de tijdens de certificering van de systemen voor verbeterd zicht (EVS) vastgestelde maximale zijwind wordt niet overschreden.

▼B

SPA.LVO.115 Voorschriften met betrekking tot het luchtvaartterrein

a) De exploitant mag een luchtvaartterrein niet voor slechtzichtvluchten gebruiken met een zicht van minder dan 800 m, tenzij:

1) het luchtvaartterrein door de staat waarin het is gelegen is goedgekeurd voor dergelijke vluchtuitvoeringen, en

2) er procedures voor slechtzichtvluchten zijn vastgesteld.

b) Als de exploitant een luchtvaartterrein uitkiest waar de term „slechtzichtprocedures" niet wordt gebruikt, dient de exploitant ervoor te zorgen dat er gelijkwaardige procedures zijn vastgesteld om te voldoen aan de eisen voor de slechtzichtprocedures op het luchtvaartterrein. Deze situatie dient duidelijk te worden vermeld in het vluchthandboek of de procedurehandleiding, met inbegrip van richtsnoeren voor de cockpitbemanning om te bepalen of gelijkwaardige procedures voor slechtzichtvluchten van kracht zijn.

SPA.LVO.120 Opleiding en kwalificaties van de cockpitbemanning

Alvorens een slechtzichtvlucht wordt uitgevoerd, dient de exploitant er voor te zorgen dat:

a) elk lid van de cockpitbemanning:

1) voldoet aan de in het vluchthandboek beschreven opleidings- en vaardigheidseisen, waaronder vluchtsimulatoropleiding in het vliegen tot aan de grenswaarden van de RVR/VIS (zichtbare baanlengte/zicht) en de beslissingshoogte die specifiek is voor de vluchtuitvoering en het type luchtvaartuig;

2) is gekwalificeerd overeenkomstig de in het vluchthandboek voorgeschreven normen;

b) de opleiding en toetsing wordt uitgevoerd in overeenstemming met een gedetailleerde syllabus.

SPA.LVO.125 Operationele procedures

a) De exploitant dient procedures en instructies vast te stellen voor gebruik bij slechtzichtvluchten. Deze procedures en instructies moeten worden opgenomen in het vluchthandboek of de procedurehandleiding en een beschrijving omvatten van de taken van de leden van de cockpitbemanning tijdens het taxiën, de start, de nadering, het flare-manoeuvre, de landing, de uitloop en de afgebroken nadering, voor zover van toepassing.

b) Alvorens te beginnen aan een slechtzichtvlucht, dient de piloot met gezagvoerdersbevoegdheid/de gezagvoerder zich ervan te vergewissen dat:

1) de toestand van de visuele en niet-visuele faciliteiten voldoende is;

2) er geschikte slechtzichtprocedures van kracht zijn, volgens de van de luchtverkeersdiensten ontvangen informatie;

3) de leden van de cockpitbemanning over de nodige kwalificaties beschikken.

SPA.LVO.130 Minimumuitrusting

a) De exploitant dient in het vluchthandboek c.q. de procedurehandleiding te vermelden welke uitrusting in overeenstemming met het vluchthandboek of een ander goedgekeurd document ten minste dient te werken bij de aanvang van een slechtzichtvlucht.

▼B

b) De piloot met gezagvoerdersbevoegdheid/de gezagvoerder dient zich ervan te vergewissen dat de toestand van het luchtvaartuig en van de betreffende boordsystemen geschikt is voor de uit te voeren vlucht.

SUBDEEL F

GEBRUIK VAN TWEEMOTORIGE VLIEGTUIGEN OVER LANGERE AFSTANDEN (ETOPS)

SPA.ETOPS.100 Gebruik van tweemotorige vliegtuigen over langere afstanden (ETOPS)

Bij commerciële vluchtuitvoeringen mogen tweemotorige vliegtuigen alleen worden gebruikt voor afstanden die de in CAT.OP.MPA.140 bepaalde drempelafstand overschrijden indien de exploitant hiervoor toestemming heeft gekregen van de bevoegde autoriteit (ETOPS-toestemming).

SPA.ETOPS.105 Operationele ETOPS-toestemming

Om operationele ETOPS-toestemming van de bevoegde autoriteit te krijgen, dient de exploitant aan te tonen dat:

a) de combinatie vliegtuig/motor over een ETOPS-typeontwerp en betrouwbaarheidsgoedkeuring voor de voorgenomen vlucht beschikt;

b) een opleidingsprogramma is opgezet voor de leden van de cockpitbemanning en alle andere vluchtuitvoeringsmedewerkers die bij deze vluchtuitvoeringen zijn betrokken, en dat de leden van de cockpitbemanning en alle andere vluchtuitvoeringsmedewerkers die bij deze vluchtuitvoeringen zijn betrokken naar behoren zijn gekwalificeerd om de voorgenomen vluchtuitvoering te verrichten;

c) de organisatie en de ervaring van de exploitant passend zijn om de voorgenomen vluchtuitvoering te ondersteunen;

d) operationele procedures zijn vastgesteld.

SPA.ETOPS.110 ETOPS en-route-uitwijkluchtvaartterrein

a) Een ETOPS en-route-uitwijkluchtvaartterrein wordt toereikend geacht indien, op het verwachte tijdstip van gebruik, het luchtvaartterrein beschikbaar is en is uitgerust met de benodigde hulpdiensten, zoals luchtverkeersdiensten, voldoende verlichting, communicatiediensten, weersvoorspellingssystemen, navigatiehulpmiddelen en nooddiensten, en beschikt over ten minste één instrumentnaderingsprocedure.

b) Alvorens een ETOPS-vlucht uit te voeren, dient de exploitant ervoor te zorgen dat een geschikt ETOPS-en-route-uitwijkluchtvaartterrein beschikbaar is binnen ofwel de goedgekeurde uitwijktijd van de exploitant, ofwel een uitwijktijd gebaseerd op de uit de minimumuitrustingslijst (MUL) voortvloeiende inzetbaarheidsstatus van het vliegtuig, indien deze korter is.

c) De exploitant dient het (de) vereiste ETOPS uitwijkluchtvaartterrein(en) in het navigatieplan en het ATS-vluchtplan te vermelden.

SPA.ETOPS.115 Planningsminima voor het ETOPS en-route-uitwijkluchtvaartterrein

a) De exploitant mag alleen een luchtvaartterrein als ETOPS en-route-uitwijkluchtvaartterrein kiezen als de toepasselijke weerberichten of weersverwachtingen of een combinatie daarvan aangeven dat tussen het verwachte tijdstip van landing tot een uur na het laatst mogelijke tijdstip van landing omstandigheden zullen heersen die gelijk zijn aan of beter zijn dan de planningsminima die zijn berekend door de aanvullende limieten van tabel 1 op te tellen.

▼B

b) De exploitant dient in het vluchthandboek de methode voor het bepalen van de operationele minima voor het geplande ETOPS en-route-uitwijkluchtvaartterrein op te nemen.

Tabel 1

Planningsminima voor het ETOPS en-route-uitwijkluchtvaartterrein

Type nadering	Planningsminima
Precisienadering	DA/H + 200 ft RVR/VIS + 800 m (*)
Niet-precisienadering of circuitnadering	MDA/H + 400 ft (*) RVR/VIS + 1 500 m

(*) VIS: zicht; MDA/H: minimumdalingshoogte/hoogte

SUBDEEL G

VERVOER VAN GEVAARLIJKE GOEDEREN

SPA.DG.100 Vervoer van gevaarlijke goederen

Tenzij anders bepaald in bijlage IV (deel-CAT), ►**M1** Bijlage VI (deel- NCC) en bijlage VII (deel-NCO) ◄ mag de exploitant alleen gevaarlijke goederen door de lucht vervoeren als hij is goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.

SPA.DG.105 Goedkeuring voor het vervoer van gevaarlijke goederen

De exploitant dient, in overeenstemming met de technische instructies en teneinde goedkeuring voor het vervoer van gevaarlijke goederen te verkrijgen:

a) een opleidingsprogramma op te stellen voor al het betrokken personeel en dit in stand te houden, en aan de bevoegde autoriteit aan te tonen dat al het personeel een toereikende opleiding heeft voltooid;

b) operationele procedures vast te stellen voor een veilige behandeling van gevaarlijke goederen in alle fasen van het luchtvervoer, die informatie en instructies omvatten met betrekking tot:

   1) het beleid van de exploitant inzake het vervoer van gevaarlijke goederen;

   2) de voorschriften voor het accepteren, afhandelen, laden, opbergen en gescheiden houden van gevaarlijke goederen;

   3) de acties die dienen te worden ondernomen in geval van een ongeval of incident met een luchtvaartuig dat gevaarlijke goederen vervoert;

   4) de reactie op noodsituaties waarbij gevaarlijke goederen zijn betrokken;

   5) de verwijdering van mogelijke verontreiniging;

   6) de taken van alle betrokken personeelsleden, met name met betrekking tot de grondafhandeling en de luchtvaartuigafhandeling;

   7) inspecties op beschadiging, lekkage of verontreiniging;

   8) de rapportage van ongevallen en incidenten met gevaarlijke goederen.

SPA.DG.110 Informatie en documentatie over gevaarlijke goederen

De exploitant dient, in overeenstemming met de technische instructies:

a) schriftelijke informatie aan de piloot met gezagvoerdersbevoegdheid/de gezagvoerder te verstrekken:

   1) over gevaarlijke goederen die aan boord van het luchtvaartuig worden vervoerd;

   2) voor gebruik bij noodsituaties tijdens de vlucht;

▼B

b) een acceptatiecontrolelijst voor gevaarlijke goederen te gebruiken;

c) ervoor te zorgen dat de gevaarlijke goederen vergezeld gaan van het/de vereiste vervoersdocument(en) voor gevaarlijke goederen, ingevuld door de persoon die gevaarlijke goederen aanbiedt voor vervoer door de lucht, behalve wanneer de informatie die van toepassing is op de gevaarlijke goederen in elektronische vorm wordt verstrekt;

d) ervoor te zorgen dat wanneer een vervoersdocument schriftelijk wordt verstrekt, een kopie van het document wordt bewaard op de grond, waar binnen een redelijke termijn toegang tot het document kan worden verkregen totdat de goederen hun eindbestemming hebben bereikt;

e) ervoor te zorgen dat een exemplaar van de informatie voor de piloot met gezagvoerdersbevoegdheid/de gezagvoerder wordt bewaard op de grond en dat dit exemplaar, of de informatie die daarin is vervat, vrij beschikbaar is voor de luchthavens van laatste punt van vertrek en volgende geplande punt van aankomst, tot na afloop van de vlucht waarop de informatie betrekking heeft;

f) de acceptatiecontrolelijst, het vervoersdocument en de informatie voor de piloot met gezagvoerdersbevoegdheid/de gezagvoerder gedurende ten minste drie maanden na afloop van de vlucht te bewaren;

g) de opleidingsgegevens van al het personeel gedurende ten minste drie jaar te bewaren.

SUBDEEL H

HELIKOPTERVLUCHTUITVOERINGEN MET NACHTZICHT- EN BEELDVORMINGSAPPARATUUR

SPA.NVIS.100 Vluchtuitvoeringen met nachtzicht- en beeldvormingsapparatuur (NVIS)

a) Helikopters mogen alleen VFR-vluchten bij nacht uitvoeren met behulp van nachtzicht- en beeldvormingsapparatuur als de exploitant is goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.

b) Om deze goedkeuring van de bevoegde autoriteit te krijgen:

1) dient de exploitant actief te zijn in het commercieel luchtvervoer (CAT) en te beschikken over een CAT AOC in overeenstemming met bijlage III (deel-ORO);

2) dient de exploitant aan de bevoegde autoriteit aan te tonen dat:

i) de toepasselijke voorschriften van dit subdeel worden nageleefd;

ii) alle elementen van de nachtzicht- en beeldvormingsapparatuur succesvol zijn geïntegreerd.

SPA.NVIS.110 Uitrustingseisen bij NVIS-vluchtuitvoeringen

a) Alvorens NVIS-vluchten uit te voeren moet voor elke helikopter en alle geassocieerde NVIS-uitrusting de relevante luchtwaardigheidsgoedkeuring zijn afgegeven in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 1702/2003.

b) *Radiohoogtemeter.* De helikopter dient te zijn uitgerust met een radiohoogtemeter die in staat is een auditieve en visuele waarschuwing uit te zenden onder een vooraf vastgestelde hoogte en een visuele waarschuwing op een door de piloot te selecteren hoogte, welke waarschuwing onmiddellijk waarneembaar is tijdens alle fasen van een NVIS-vlucht.

c) *NVIS-compatibele luchtvaartuigverlichting.* Om het effect van de gereduceerde perifere visuele signalen te beperken en het bewustzijn van situaties te vergroten, moet het volgende worden verstrekt:

1) NVIS-compatibel spreidlicht op het instrumentenpaneel, indien geïnstalleerd, dat alle essentiële vluchtinstrumenten kan verlichten;

▼B

2) NVIS-compatibele polyfunctionele lichten;

3) een draagbare NVIS-compatibele zaklantaarn, en

4) een inrichting voor het verwijderen of uitdoven van interne, niet met NVIS-compatibele lichten.

d) *Aanvullende NVIS-uitrusting.* De volgende aanvullende NVIS-uitrusting moet worden verstrekt:

1) een backup- of secundaire elektriciteitsbron voor de nachtkijker;

2) een helm met een passend bevestigingspunt voor de nachtkijker.

e) Alle vereiste nachtkijkers op een NVIS-vlucht moeten van hetzelfde type, dezelfde generatie en hetzelfde model zijn.

f) *Permanente luchtwaardigheid*

1) De procedures voor permanente luchtwaardigheid dienen de informatie te bevatten die nodig is om permanent onderhoud en inspecties uit te voeren op in de helikopter geïnstalleerde NVIS-uitrusting en dienen minimaal betrekking te hebben op:

i) helikopterwindschermen en -ramen;

ii) NVIS-verlichting;

iii) nachtkijkers, en

iv) alle aanvullende uitrusting die NVIS-vluchtuitvoeringen ondersteunt.

2) Elke latere wijziging en elk later onderhoud van het luchtvaartuig dient in overeenstemming te zijn met de luchtwaardigheidsgoedkeuring voor NVIS-vluchten.

SPA.NVIS.120 Operationele minima voor NVIS-vluchtuitvoeringen

a) Vluchten mogen niet worden uitgevoerd onder de VFR-weerminima voor het type vluchtuitvoering dat wordt verricht.

b) De exploitant dient de minimumovergangshoogte vast te stellen waar een verandering van/naar een aided NVIS-vlucht kan worden voortgezet.

SPA.NVIS.130 Bemanningseisen voor NVIS-vluchtuitvoeringen

a) *Selectie.* De exploitant dient criteria vast te stellen voor de selectie van bemanningsleden voor de NVIS-taak.

b) *Ervaring.* De minimumervaring die is vereist voor de gezagvoerder bedraagt niet minder dan 20 uur aan VFR-vluchtuitvoeringen bij nacht als piloot met gezagvoerdersbevoegdheid/gezagvoerder van een helikopter voorafgaand aan de opleiding.

c) *Operationele opleiding.* Alle piloten dienen de operationele opleiding voltooid te hebben in overeenstemming met de in het vluchthandboek beschreven NVIS-procedures.

d) *Recente ervaring.* Alle piloten en technische bemanningsleden die NVIS-vluchtuitvoeringen hebben verricht, dienen in de voorafgaande 90 dagen drie NVIS-vluchten te hebben uitgevoerd. Recente ervaring kan opnieuw worden opgedaan in een opleidingsvlucht in de helikopter of een goedgekeurde volledige vluchtsimulator; deze opleidingsvlucht moet de elementen van f) 1), omvatten.

▼B

e) *Samenstelling van de bemanning.* De minimaal vereiste bemanning is het hoogste aantal van de aantallen die worden vermeld:

1) in het vlieghandboek;

2) voor de onderliggende activiteit, ofwel

3) in de operationele goedkeuring voor de NVIS-vluchtuitvoeringen.

f) *Opleiding en toetsing van de bemanning*

1) De opleiding en toetsing van de bemanning dient te worden uitgevoerd in overeenstemming met een gedetailleerde syllabus die is goedgekeurd door de bevoegde autoriteit en is opgenomen in het vluchthandboek.

2) Bemanningsleden

i) Programma's voor de opleiding van de bemanning dienen: de kennis van de NVIS-werkomgeving en -uitrusting te verbeteren, de coördinatie tussen bemanningsleden te verbeteren en maatregelen te omvatten om de risico's die gepaard gaan met het binnengaan van omstandigheden met slecht zicht en met de normale en nood-NVIS-procedures tot een minimum te beperken.

ii) De in f) 2) i), bedoelde maatregelen dienen te worden beoordeeld tijdens:

A) vaardigheidstests bij nacht, en

B) lijntests.

SPA.NVIS.140 Informatie en documentatie

De exploitant dient ervoor te zorgen dat, als onderdeel van zijn risicoanalyse en beheersproces, de risico's die zijn verbonden aan de NVIS-omgeving tot een minimum worden beperkt door in het vluchthandboek de volgende zaken te specificeren: de selectie, samenstelling en opleiding van bemanningen, de uitrustingsniveaus, de criteria voor het ondernemen van een vlucht en de operationele procedures en minima, zodat normale en waarschijnlijk te verrichten abnormale vluchtuitvoeringen worden beschreven en de risico's ervan op passende wijze worden beperkt.

SUBDEEL I

HELIKOPTERTAKELOPERATIES

SPA.HHO.100 Helikoptertakeloperaties (HHO)

a) Helikopters mogen alleen worden gebruikt voor CAT-takeloperaties als de exploitant is goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.

b) Om deze goedkeuring van de bevoegde autoriteit te krijgen:

1) dient de exploitant actief te zijn in het commercieel luchtvervoer (Commercial air transport, CAT) en te beschikken over een CAT AOC in overeenstemming met bijlage III (deel-ORO);

2) dient hij aan de bevoegde autoriteit aan te tonen dat de voorschriften van dit subdeel worden nageleefd.

SPA.HHO.110 Eisen voor de uitrusting voor HHO

a) Voor de installatie van alle takeluitrusting voor helikopters, met inbegrip van radioapparatuur om te voldoen aan SPA.HHO.115, en voor alle daaropvolgende wijzigingen, dient een luchtwaardigheidsgoedkeuring te zijn afgegeven die passend is voor de voorgenomen functie. Aanvullende uitrusting dient te zijn ontworpen en getest aan de hand van de van toepassing zijnde norm, zoals vereist door de bevoegde autoriteit.

▼B

b) De onderhoudsinstructies voor HHO-uitrusting en -systemen dienen te worden vastgesteld door de exploitant in samenwerking met de fabrikant en te worden opgenomen in het onderhoudsprogramma van de exploitant voor de helikopter, zoals vereist bij Verordening (EG) nr. 2042/2003.

SPA.HHO.115 HHO-communicatie

Met de organisatie waarvoor de helikoptertakeloperatie wordt uitgevoerd, dient een radiocommunicatieverbinding in beide richtingen tot stand te worden gebracht en, indien mogelijk, een middel om te communiceren met grondpersoneel in het HHO-gebied voor:

a) offshore-operaties die overdag en bij nacht worden uitgevoerd;

b) operaties bij nacht boven land, uitgezonderd takeloperaties in een HEMS-exploitatiegebied.

SPA.HHO.125 Prestatie-eisen voor HHO

Behalve bij helikoptertakeloperaties in een HEMS-exploitatiegebied, dient een takeloperatie het uitvallen van de kritieke motor, met de overige motoren werkend op passend motorvermogen, te kunnen doorstaan zonder gevaar voor de getakelde persoon of personen/vracht, derde partijen of eigendommen.

SPA.HHO.130 Bemanningseisen voor HHO

a) *Selectie.* De exploitant dient criteria vast te stellen voor de selectie van de leden van de cockpitbemanning voor de HHO-taak, rekening houdend met eerder opgedane ervaring.

b) *Ervaring*. De minimumervaring die is vereist voor de gezagvoerder die HHO-vluchten uitvoert, mag niet minder bedragen dan:

1) Offshore:

i) 1 000 uur als piloot met gezagvoerdersbevoegdheid/gezagvoerder van helikopters, of 1 000 uur als copiloot in HHO, waarvan 200 uur als piloot met gezagvoerdersbevoegdheid onder toezicht, en

ii) 50 offshore uitgevoerde takelcycli, waarvan 20 cycli bij nacht indien er operaties bij nacht worden uitgevoerd, waarbij onder een takelcyclus één cyclus van het laten dalen en weer ophalen van de takelhaak wordt verstaan.

2) Boven land:

i) 500 uur als piloot met gezagvoerdersbevoegdheid/gezagvoerder van helikopters, of 500 uur als copiloot in HHO, waarvan 100 uur als piloot met gezagvoerdersbevoegdheid onder toezicht;

ii) 200 uur operationele ervaring in helikopters, opgedaan in een operationele omgeving die vergelijkbaar is met die van de voorgenomen operatie, en

iii) 50 takelcycli, waarvan 20 cycli bij nacht indien operaties bij nacht worden uitgevoerd.

c) *Operationele opleiding en ervaring.* De HHO-bemanning dient de opleiding in overeenstemming met de in het vluchthandboek beschreven HHO-procedures met succes te hebben voltooid en te beschikken over relevante ervaring in de rol en omgeving waarin helikoptertakeloperaties plaatsvinden.

▼B

d) *Recente ervaring.* Alle piloten en HHO-bemanningsleden die helikoptertakeloperaties uitvoeren, dienen in de voorafgaande 90 dagen de volgende takelcycli te hebben voltooid:

1) bij vluchtuitvoeringen overdag: elke combinatie van drie takelcycli overdag of bij nacht, waarvan elke takelcyclus een overgang naar of van de standvlucht omvat;

2) bij vluchtuitvoeringen bij nacht: drie takelcycli bij nacht, waarvan elke takelcyclus een overgang naar of van de standvlucht omvat.

e) *Samenstelling van de bemanning.* De minimaal vereiste bemanning voor operaties overdag of 's nachts dient te worden vermeld in het vluchthandboek. De minimaal vereiste bemanning is afhankelijk van het type helikopter, de weersomstandigheden, het soort taak, en voor offshore-operaties ook de omgeving van het HHO-gebied, de toestand van de zee en de bewegingen van het vaartuig. In geen enkel geval mag de minimaal vereiste bemanning bestaan uit minder dan één piloot en één HHO-bemanningslid.

f) *Opleiding en toetsing*

1) De opleiding en toetsing van de bemanning dient te worden uitgevoerd in overeenstemming met een gedetailleerde syllabus die is goedgekeurd door de bevoegde autoriteit en is opgenomen in het vluchthandboek.

2) Bemanningsleden

i) Programma's voor de opleiding van de bemanning moeten: de kennis van de HHO-werkomgeving en -uitrusting verbeteren, de coördinatie tussen bemanningsleden verbeteren en maatregelen omvatten om de risico's die gepaard gaan met de normale en nood-HHO-procedures en ontladingen van statische elektriciteit tot een minimum te beperken.

ii) De in f) 2) i), bedoelde maatregelen dienen te worden beoordeeld tijdens overdag uitgevoerde vaardigheidstests bij zichtweersomstandigheden (VMC), of tijdens 's nachts uitgevoerde vaardigheidstests bij VMC indien de exploitant helikoptertakeloperaties bij nacht uitvoert.

SPA.HHO.135 Voorlichting van HHO-passagiers

Voorafgaand aan een HHO-vlucht, of een reeks HHO-vluchten, dienen HHO-passagiers te worden voorgelicht over en bewust gemaakt van de gevaren van de ontlading van statische elektriciteit en andere overwegingen met betrekking tot helikoptertakeloperaties.

SPA.HHO.140 Informatie en documentatie

a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat, als onderdeel van zijn risicoanalyse en beheersproces, de risico's die zijn verbonden aan de HHO-omgeving tot een minimum worden beperkt door in het vluchthandboek de volgende zaken te specificeren: de selectie, samenstelling en opleiding van bemanningen, de uitrustingsniveaus, de criteria voor het ondernemen van een vlucht en de operationele procedures en minima, zodat normale en waarschijnlijke abnormale vluchtuitvoeringen worden beschreven en de risico's ervan op passende wijze worden beperkt.

b) De organisatie waarvoor de helikoptertakeloperatie wordt uitgevoerd dient te kunnen beschikken over relevante uittreksels uit het vluchthandboek.

▼B

SUBDEEL J

VLUCHTUITVOERINGEN MET EEN MEDISCH HELIKOPTERTEAM

SPA.HEMS.100 Vluchtuitvoeringen met een medisch helikopterteam (HEMS)

a) Helikopters mogen alleen worden gebruikt voor HEMS-vluchtuitvoeringen als de exploitant is goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.

b) Om deze goedkeuring van de bevoegde autoriteit te krijgen:

1) dient de exploitant actief te zijn in het commercieel luchtvervoer (commercial air transport, CAT) en te beschikken over een CAT AOC in overeenstemming met bijlage III (deel-ORO);

2) dient de exploitant aan de bevoegde autoriteit aan te tonen dat de voorschriften van dit subdeel worden nageleefd.

SPA.HEMS.110 Uitrustingseisen voor HEMS-vluchtuitvoeringen

De installatie van speciaal voor de helikopter bedoelde medische uitrusting, evenals alle latere wijzigingen daarvan, en indien van toepassing het gebruik ervan, dient te worden goedgekeurd in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 1702/2003.

SPA.HEMS.115 Communicatie

Behalve de in CAT.IDE.H bedoelde instrumenten en apparatuur dienen helikopters die HEMS-vluchten uitvoeren communicatieapparatuur aan boord te hebben waarmee in beide richtingen kan worden gecommuniceerd met de organisatie waarvoor de HEMS-vlucht wordt uitgevoerd, en indien mogelijk met grondpersoneel voor nooddiensten.

SPA.HEMS.120 Operationele minima voor HEMS-vluchtuitvoeringen

a) HEMS-vluchten die worden uitgevoerd in prestatieklasse 1 en 2 dienen te voldoen aan de weerminima van tabel 1 voor de vertrek- en en-route-fase van de HEMS-vlucht. Indien tijdens de en-route-fase de weersomstandigheden onder de weergegeven minima voor de wolkenbasis of zichtminima dalen, dienen helikopters die alleen zijn gecertificeerd voor vluchten onder zichtweersomstandigheden (VMC) de vlucht af te breken of terug te keren naar hun basis. Helikopters die zijn uitgerust en gecertificeerd voor vluchtuitvoeringen in instrumentweersomstandigheden (IMC) mogen de vlucht afbreken, terugkeren naar hun basis of in alle opzichten overschakelen op een vlucht op basis van instrumentvliegvoorschriften (IFR), mits de cockpitbemanning daarvoor voldoende gekwalificeerd is.

Tabel 1

Operationele minima voor HEMS-vluchten

2 PILOTEN		1 PILOOT	
OVERDAG			
Operationeel plafond	Zicht	Operationeel plafond	Zicht
500 ft en hoger	Als neergelegd in de toepasselijke VFR-minima voor het desbetreffende luchtruim	500 ft en hoger	Als neergelegd in de toepasselijke VFR-minima voor het desbetreffende luchtruim
499 - 400 ft	1 000 m (*)	499 - 400 ft	2 000 m
399 - 300 ft	2 000 m	399 - 300 ft	3 000 m

▼B

2 PILOTEN		1 PILOOT	
’S NACHTS			
Wolkenbasis	Zicht	Wolkenbasis	Zicht
1 200 ft (*)	2 500 m	1 200 ft (**)	3 000 m

(*) Tijdens de en-route-fase mag het zicht gedurende korte perioden worden verlaagd tot 800 m als de helikopter met land in zicht manoeuvreert bij een snelheid die voldoende gelegenheid biedt om hindernissen op tijd waar te nemen om botsingen te voorkomen.

(**) Tijdens de en-route-fase mag de wolkenbasis gedurende korte perioden worden verlaagd tot 1 000 ft.

b) De weerminima voor de vertrek- en en-route-fase van een HEMS-vlucht die wordt uitgevoerd in prestatieklasse 3 zijn een wolkenplafond van 600 ft en een zicht van 1 500 m. Het zicht mag gedurende korte perioden worden verlaagd tot 800 m als de helikopter met land in zicht manoeuvreert bij een snelheid die voldoende gelegenheid biedt om hindernissen op tijd waar te nemen om botsingen te voorkomen.

SPA.HEMS.125 Prestatie-eisen voor HEMS-vluchtuitvoeringen

a) Vluchten in prestatieklasse 3 mogen niet worden uitgevoerd boven een vijandige omgeving.

b) Opstijgen en landen

1) Helikopters die vluchten uitvoeren naar/vanaf een gebied voor eindnadering en opstijgen (FATO) bij een ziekenhuis in een vijandige agglomeratie dat wordt gebruikt als HEMS-exploitatiegebied, dienen te worden gebruikt in overeenstemming met prestatieklasse 1.

2) Helikopters die vluchten uitvoeren naar/vanaf een gebied voor eindnadering en opstijgen (FATO) bij een ziekenhuis in een vijandige agglomeratie dat geen HEMS-exploitatiegebied is, dienen te worden gebruikt in overeenstemming met prestatieklasse 1, behalve wanneer de exploitant over een goedkeuring in overeenstemming met CAT.POL.H.225 beschikt.

3) Helikopters die vluchten uitvoeren naar/vanaf een HEMS-exploitatiegebied in een vijandige agglomeratie dienen te worden gebruikt in overeenstemming met prestatieklasse 2 en te zijn vrijgesteld van de verplichting van CAT.POL.H.305 a) om over een goedkeuring te beschikken, mits wordt aangetoond dat voldaan is aan CAT.POL.H.305 b) 2), en b) 3).

4) Het HEMS-exploitatiegebied dient groot genoeg te zijn om voldoende afstand tot alle hindernissen te kunnen bewaren. Voor vluchtuitvoeringen bij nacht dient het exploitatiegebied te worden verlicht om het gebied en eventuele hindernissen te kunnen waarnemen.

SPA.HEMS.130 Eisen betreffende de bemanning

a) *Selectie.* De exploitant dient criteria vast te stellen voor de selectie van de leden van de cockpitbemanning voor de HEMS-taak, rekening houdend met eerder opgedane ervaring.

b) *Ervaring*. De minimumervaring die vereist is voor de gezagvoerder die HEMS-vluchten uitvoert, mag niet minder bedragen dan:

1) ofwel:

i) 1 000 uur als piloot met gezagvoerdersbevoegdheid/gezagvoerder van luchtvaartuigen, waarvan 500 uur als piloot met gezagvoerdersbevoegdheid/gezagvoerder van helikopters, of

▼B

ii) 1 000 uur als copiloot in HEMS-operaties, waarvan 500 uur als piloot met gezagvoerdersbevoegdheid onder toezicht en 100 uur als piloot met gezagvoerdersbevoegdheid/gezagvoerder van helikopters;

2) 500 uur operationele ervaring in helikopters, opgedaan in een operationele omgeving die vergelijkbaar is met die van de voorgenomen operatie, en

3) voor piloten die vluchten bij nacht uitvoeren, 20 uur onder zichtweersomstandigheden (VMC) bij nacht als piloot met gezagvoerdersbevoegdheid/gezagvoerder.

c) *Operationele opleiding.* De HEMS-bemanning dient de operationele opleiding in overeenstemming met de in het vluchthandboek beschreven HEMS-procedures met succes te hebben voltooid.

d) *Recente ervaring.* Alle piloten die HEMS-operaties uitvoeren, dienen in de afgelopen zes maanden minimaal 30 minuten uitsluitend op instrumenten te hebben gevlogen in een helikopter of een vluchtsimulator.

e) *Samenstelling van de bemanning*

1) *Dagvluchten.* De minimaal vereiste bemanning bij dagvluchten dient uit één piloot en één HEMS-bemanningslid te bestaan.

i) Dit kan worden teruggebracht tot één piloot wanneer:

A) in een HEMS-exploitatiegebied de gezagvoerder de opdracht krijgt om aanvullende medische benodigdheden op te halen. In dergelijke gevallen kan het HEMS-bemanningslid worden achtergelaten om bijstand te verlenen aan zieke of gewonde personen terwijl de gezagvoerder de vlucht onderneemt;

B) na aankomst in het HEMS-exploitatiegebied de installatie van een stretcher het HEMS-bemanningslid verhindert om de voorste stoel in te nemen, ofwel

C) de medische passagier tijdens de vlucht de hulp van het HEMS-bemanningslid nodig heeft.

ii) In de onder i) beschreven gevallen moeten de operationele minima de minima zijn die zijn omschreven in de toepasselijke voorschriften voor het betreffende luchtruim; de in tabel 1 van SPA.HEMS.120 vermelde operationele minima voor HEMS-operaties mogen niet worden gebruikt.

iii) Alleen in de onder i) a), beschreven gevallen mag de gezagvoerder in een HEMS-exploitatiegebied landen zonder assistentie van het HEMS-bemanningslid vanaf de voorste stoel.

2) *Nachtvluchten.* De minimaal vereiste bemanning bij nachtvluchten dient te bestaan uit:

i) twee piloten, of

ii) één piloot en één HEMS-bemanningslid in specifieke geografische gebieden die door de exploitant in het vluchthandboek zijn omschreven, rekening houdend met de volgende factoren:

A) adequate grondreferentie;

B) vluchtvolgsystemen voor de duur van de HEMS-missie;

▼B

C) de betrouwbaarheid van de weersvoorspellingsfaciliteiten;

D) de minimumuitrustingslijst (MUL) voor HEMS-operaties;

E) de continuïteit van een bemanningsconcept;

F) de minimaal vereiste kwalificaties en de basis- en periodieke opleiding van de bemanning;

G) operationele procedures, waaronder de coördinatie van de bemanning;

H) weersminima, en

I) aanvullende overwegingen wegens specifieke lokale omstandigheden.

f) *Opleiding en toetsing van de bemanning*

1) De opleiding en toetsing van de bemanning dient te worden uitgevoerd in overeenstemming met een gedetailleerde syllabus die is goedgekeurd door de bevoegde autoriteit en is opgenomen in het vluchthandboek.

2) Bemanningsleden

i) Programma's voor de opleiding van de bemanning dienen: de kennis van de HEMS-werkomgeving en -uitrusting te verbeteren, de coördinatie tussen bemanningsleden te verbeteren en maatregelen te omvatten om de risico's die gepaard gaan met en-route-overgaan naar omstandigheden met slecht zicht, de selectie van HEMS-exploitatiegebieden en naderings- en vertrekprofielen te minimaliseren.

ii) De onder f) 2) i), bedoelde maatregelen dienen te worden beoordeeld tijdens:

A) overdag uitgevoerde vaardigheidstests bij zichtweersomstandigheden (VMC), of 's nachts uitgevoerde vaardigheidstests bij zichtweersomstandigheden (VMC) indien de exploitant HEMS-operaties bij nacht uitvoert, en

B) lijntests.

SPA.HEMS.135 Voorlichting van medische passagiers bij HEMS-vluchten en van ander personeel

a) *Medische passagier.* Voorafgaand aan een HEMS-vlucht of een reeks HEMS-vluchten dienen medische passagiers te worden voorgelicht om ervoor te zorgen dat ze bekend zijn met de HEMS-werkomgeving en -uitrusting, de medische en noodapparatuur aan boord kunnen bedienen en kunnen deelnemen aan normale en noodprocedures voor het aan en van boord gaan.

b) *Personeel van nooddiensten op de grond.* De exploitant dient alle redelijke maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat het personeel voor nooddiensten op de grond bekend is met de HEMS-werkomgeving en -uitrusting en met de risico's die zijn verbonden aan grondoperaties in een HEMS-beveiligingsgebied.

c) *Medische patiënt.* Niettegenstaande CAT.OP.MPA.170 wordt een medische patiënt alleen voorgelicht indien zijn/haar medische toestand dit mogelijk maakt.

▼B

SPA.HEMS.140 Informatie en documentatie

a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat, als onderdeel van zijn risicoanalyse en beheersproces, de risico's die zijn verbonden aan de HEMS-omgeving tot een minimum worden beperkt door in het vluchthandboek de volgende zaken te specificeren: de selectie, samenstelling en opleiding van bemanningen, de uitrustingsniveaus, de criteria voor het ondernemen van een vlucht en de operationele procedures en minima, zodat normale en waarschijnlijke abnormale vluchtuitvoeringen worden beschreven en de risico's ervan op passende wijze worden beperkt.

b) Relevante uittreksels van het vluchthandboek worden ter beschikking gesteld van de organisatie waarvoor de HEMS-operatie wordt uitgevoerd.

SPA.HEMS.145 Faciliteiten op HEMS-operatiebases

a) Indien bemanningsleden paraatheidsdiensten met een reactietijd van minder dan 45 minuten moeten verrichten, dient speciale geschikte accommodatie dicht bij elke operationele basis te worden ingericht.

b) Op elke operatiebasis dienen faciliteiten aanwezig te zijn waarmee de piloten actuele weersinformatie en weersverwachtingen kunnen verkrijgen en waarmee op toereikende wijze kan worden gecommuniceerd met de betreffende eenheid van de luchtverkeersdiensten. Ook voor de planning van alle taken dienen toereikende faciliteiten aanwezig te zijn.

SPA.HEMS.150 Brandstofvoorziening

a) Wanneer de HEMS-missie wordt uitgevoerd op basis van VFR binnen een lokaal en gedefinieerd geografisch gebied, mag een standaardbrandstofplanning worden toegepast, mits de exploitant de eindreservebrandstof vaststelt om ervoor te zorgen dat, na voltooiing van de missie, de resterende brandstof niet minder is dan de hoeveelheid brandstof die voldoende is voor:

   1) 30 minuten vliegtijd bij normale kruissnelheid, ofwel

   2) binnen een gebied waarin voortdurend geschikte landingsplaatsen beschikbaar zijn, 20 minuten vliegtijd bij normale kruissnelheid.

SPA.HEMS.155 Bijtanken terwijl de passagiers aan boord gaan, aan boord zijn of van boord gaan

Wanneer de gezagvoerder het noodzakelijk acht om bij te tanken met passagiers aan boord, kan deze operatie worden ondernomen met gestopte of draaiende rotors, mits aan de volgende eisen wordt voldaan:

a) de deur(en) aan de kant van de helikopter waar wordt bijgetankt blijft/blijven gesloten;

b) de deur(en) aan de kant van de helikopter waar niet wordt bijgetankt blijft/blijven open, indien de weersomstandigheden dit mogelijk maken;

c) een brandblusapparaat/brandblusapparaten van passende omvang is/zijn zodanig geplaatst dat deze onmiddellijk bereikbaar is/zijn bij brand, en

d) er is onmiddellijk voldoende personeel beschikbaar om patiënten bij brand weg te brengen van de helikopter.

▼**M1**

BIJLAGE VI

NIET-COMMERCIËLE VLUCHTUITVOERINGEN MET COMPLEXE MOTORAANGEDREVEN LUCHTVAARTUIGEN

(DEEL-NCC)

SUBDEEL A

ALGEMENE VOORSCHRIFTEN

NCC.GEN.100 Bevoegde autoriteit

De bevoegde autoriteit is de autoriteit die is aangewezen door de lidstaat waarin de exploitant zijn hoofdvestiging heeft of verblijft.

NCC.GEN.105 Verantwoordelijkheden van de bemanning

a) Bemanningsleden zijn verantwoordelijk voor de correcte uitvoering van hun taken die:

1. verband houden met de veiligheid van het luchtvaartuig en de inzittenden, en

2. zijn omschreven in de aanwijzingen en procedures die in het vluchthandboek zijn vastgelegd.

b) Tijdens kritieke stadia van de vlucht of telkens wanneer de gezagvoerder dit om veiligheidsredenen noodzakelijk acht, zitten alle cabinebemanningsleden neer op de hun toegewezen post en verrichten zij geen andere werkzaamheden dan die welke vereist zijn voor de veilige vluchtuitvoering met het luchtvaartuig.

c) Tijdens de vlucht houden de bemanningsleden hun veiligheidsgordel aan wanneer zij neerzitten op hun post.

d) Tijdens de vlucht blijft minstens één gekwalificeerd bemanningslid aan de besturingsinstrumenten van het luchtvaartuig.

e) Bemanningsleden mogen geen werkzaamheden verrichten aan boord van een luchtvaartuig:

1. als zij weten of vermoeden dat zij vermoeid zijn, zoals beschreven in punt 7.f van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008, of zich zodanig onwel voelen dat de vliegveiligheid in gevaar kan komen, of

2. als zij onder invloed van psychoactieve stoffen of alcohol verkeren of om andere redenen, zoals vermeld in punt 7.g van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008.

f) Bemanningsleden die taken verrichten voor meerdere exploitanten:

1. houden individuele registers bij met betrekking tot vlieg- en dienst-tijden en rustperioden, zoals vermeld in bijlage III (deel-ORO) bij Verordening (EU) nr. 965/2012, en

2. verstrekken iedere exploitant de gegevens die nodig zijn om activiteiten te plannen overeenkomstig de toepasselijke eisen inzake vlieg- en diensttijden.

g) De bemanningsleden melden het volgende aan de gezagvoerder:

1. alle gebreken, fouten, storingen of defecten waarvan zij menen dat ze de luchtwaardigheid of veilige werking van het luchtvaartuig, inclusief de noodsystemen, nadelig zouden kunnen beïnvloeden, en

2. alle incidenten die de veiligheid van de vluchtuitvoering in gevaar (kunnen) brengen.

▼M1

NCC.GEN.106 Verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de gezagvoerder

a) Verantwoordelijkheden van de gezagvoerder:

1. de gezagvoerder is verantwoordelijk voor de veiligheid van het luchtvaartuig en alle bemanningsleden, passagiers en vracht die zich aan boord bevinden tijdens vluchtuitvoeringen, zoals vermeld in punt 1.c van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008;

2. de gezagvoerder is verantwoordelijk voor het begin, de voortzetting, de beëindiging of de omleiding van een vlucht om veiligheidsredenen;

3. de gezagvoerder ziet erop toe dat alle instructies, vluchtuitvoeringsprocedures en controlelijsten worden nageleefd overeenkomstig het vluchthandboek en zoals vermeld in punt 1.b van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008;

4. de gezagvoerder begint een vlucht enkel als hij/zij ervan overtuigd is dat alle in punt 2.a.3 van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008 vermelde voorwaarden voor de vluchtuitvoering zijn vervuld, namelijk:

   i) het luchtvaartuig is luchtwaardig;

   ii) het luchtvaartuig is op de juiste wijze geregistreerd;

   iii) de instrumenten en uitrusting die vereist zijn voor de uitvoering van de desbetreffende vlucht zijn in het luchtvaartuig geïnstalleerd en functioneren, tenzij vluchtuitvoering met niet-functionerende uitrusting is toegestaan uit hoofde van de minimumuitrustingslijst (MEL) of een gelijkwaardig document, overeenkomstig NCC.IDE.A.105 of NCC.IDE.H.105;

   iv) de massa en de locatie van het zwaartepunt van het luchtvaartuig zijn zodanig dat de vlucht kan worden uitgevoerd binnen de in de luchtwaardigheidsdocumentatie voorgeschreven limieten;

   v) alle handbagage, ruimbagage en vracht is op passende wijze geladen en vastgezet;

   vi) de beperkingen voor vluchtuitvoering met het luchtvaartuig, zoals vermeld in het vlieghandboek, zullen op geen enkel moment tijdens de vlucht worden overschreden;

   vii) elk bemanningslid is houder van een geldig bewijs van bevoegdheid, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1178/2011, en

   viii) de cockpitbemanningsleden beschikken over de juiste bevoegdverklaring en voldoen aan de eisen inzake bekwaamheid en recentheid;

5. de gezagvoerder begint niet met een vlucht als een cockpitbemanningslid zijn/haar taken niet kan uitvoeren door verwondingen, ziekte, vermoeidheid of de effecten van een psychoactieve stof;

6. de gezagvoerder vliegt niet verder dan het dichtstbijzijnde luchtvaartterrein of de dichtstbijzijnde vluchtuitvoeringslocatie met gunstige weersomstandigheden als het vermogen van een cockpitbemanningslid om zijn/haar taken uit te voeren aanzienlijk is afgenomen door oorzaken als vermoeidheid, ziekte of zuurstofgebrek;

7. de gezagvoerder beslist of hij/zij een luchtvaartuig accepteert met gebreken die zijn toegestaan volgens de configuratieafwijkingslijst (CDL) of de minimumuitrustingslijst (MEL), al naargelang van toepassing;

8. aan het einde van de vlucht of reeks vluchten registreert de gezagvoerder de gebruiksgegevens en alle gekende of vermeende defecten aan het luchtvaartuig in het technisch journaal of het journaal van het luchtvaartuig, en

▼**M1**

9. de gezagvoerder zorgt ervoor dat de vluchtrecorders:

i) tijdens de vlucht niet onbruikbaar worden gemaakt en niet worden uitgeschakeld, en

ii) in geval van een meldingsplichtig ongeval of incident:

A) niet met opzet worden gewist;

B) onmiddellijk worden gedeactiveerd nadat de vlucht is voltooid, en

C) alleen worden gereactiveerd met toestemming van de onderzoeksinstantie.

b) De gezagvoeder heeft de bevoegdheid om het vervoer van personen, bagage of vracht die de veiligheid van het luchtvaartuig of de inzittenden in gevaar kunnen brengen, te weigeren of om deze uit het luchtvaartuig te verwijderen.

c) De gezagvoerder meldt zo snel mogelijk aan de passende eenheid voor luchtverkeersdiensten alle door hem vastgestelde gevaarlijke weers- of vliegomstandigheden die de veiligheid van andere luchtvaartuigen in gevaar kunnen brengen.

d) Onverminderd het bepaalde onder a), punt 6, mag de gezagvoerder, in het geval van vluchtuitvoeringen met een meerkoppige bemanning, voorbij het dichtstbijzijnde luchtvaartterrein met gunstige weersomstandigheden vliegen mits voorzien is in passende risicobeperkende procedures.

e) De gezagvoerder doet in een noodsituatie waarbij onmiddellijk beslissen en handelen vereist is, alles wat hij/zij onder die omstandigheden nodig acht overeenkomstig punt 7.d van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008. Hij/zij mag daarbij in het belang van de veiligheid afwijken van de regels, vluchtuitvoeringsprocedures en methoden.

f) In geval van wederrechtelijke daden dient de gezagvoerder hier onmiddellijk een verslag van in bij de bevoegde autoriteit en brengt hij de aangewezen lokale autoriteit daarvan op de hoogte.

g) De gezagvoerder stelt de dichtstbijzijnde passende autoriteit met de snelste beschikbare middelen in kennis van eventuele ongevallen met het luchtvaartuig met zwaargewonden of doden of aanzienlijke schade aan het luchtvaartuig of aan eigendommen tot gevolg.

NCC.GEN.110 Naleving van wetten, regels en procedures

a) De gezagvoerder leeft de wetten, regels en procedures na van de staten waarin vluchtuitvoeringen worden verricht.

b) De gezagvoerder kent de voor de uitvoering van zijn/haar taken relevante wetten, regels en procedures die gelden voor de te doorkruisen gebieden, de te gebruiken luchtvaartterreinen of vluchtuitvoeringslocaties en de daarmee verband houdende luchtvaartnavigatiefaciliteiten, zoals vermeld in punt 1.a van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008.

NCC.GEN.115 Gemeenschappelijke taal

De exploitant dient erop toe te zien dat alle bemanningsleden met elkaar kunnen communiceren in een gemeenschappelijke taal.

NCC.GEN.120 Taxiën van vleugelvliegtuigen

De exploitant dient ervoor te zorgen dat een vleugelvliegtuig alleen het bewegingsgebied van een luchtvaartterrein wordt opgetaxied als de persoon die aan de besturingsinstrumenten zit:

a) een passend gekwalificeerde piloot is, of

b) door de exploitant is aangewezen, en:

1. is opgeleid om het vleugelvliegtuig te taxiën;

▼M1

2. is opgeleid om de radiotelefoon te bedienen, indien radiocommunicatie vereist is;

3. onderricht heeft gekregen met betrekking tot de inrichting van het luchtvaartterrein, de routes, de signalisatie, de markeringen, de lichten, de signalen en instructies van de verkeersleiding, het verkeersleidingsjargon en de verkeersleidingsprocedures, en

4. in staat is de operationele normen voor veilige vliegtuigbewegingen op het luchtvaartterrein na te leven.

NCC.GEN.125 Rotorinschakeling — helikopters

Een helikopterrotor mag enkel met een gekwalificeerde piloot aan de besturingsinstrumenten worden ingeschakeld voor een vlucht.

NCC.GEN.130 Draagbare elektronische apparatuur

De exploitant staat niet toe dat iemand aan boord van een luchtvaartuig gebruikmaakt van een draagbaar elektronisch apparaat dat de werking van de systemen en apparatuur van het luchtvaartuig nadelig kan beïnvloeden.

NCC.GEN.135 Informatie over nood- en overlevingsuitrusting aan boord

De exploitant zorgt ervoor dat zich te allen tijde lijsten met informatie over de nood- en overlevingsuitrusting aan boord bevinden, welke onmiddellijk ter beschikking kunnen worden gesteld van reddingscoördinatiecentra.

NCC.GEN.140 Documenten, handleidingen en informatie aan boord

a) De volgende documenten, handleidingen en informatie worden bij iedere vlucht aan boord meegenomen. Het betreft originelen of kopieën, tenzij anders aangegeven:

1. het vlieghandboek of (een) gelijkwaardig(e) document(en);

2. het oorspronkelijke bewijs van inschrijving;

3. het oorspronkelijke bewijs van luchtwaardigheid;

4. het geluidscertificaat;

5. de in punt ORO.DEC.100 van bijlage III (deel-ORO) bij Verordening (EU) nr. 965/2012 vermelde verklaring;

6. de lijst van specifieke erkenningen, voor zover van toepassing;

7. de zendmachtiging van het luchtvaartuig, voor zover van toepassing;

8. het certificaat (de certificaten) van de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering;

9. het journaal of gelijkwaardig document voor het luchtvaartuig;

10. nadere gegevens over het ingediende ATS-vliegplan, indien van toepassing;

11. actuele en geschikte luchtvaartkaarten voor de route van de voorgestelde vlucht en alle routes waarnaar de vlucht, naar redelijke verwachting, kan worden omgeleid;

12. procedures en informatie aan de hand van visuele signalen voor gebruik door onderscheppende en onderschepte luchtvaartuigen;

13. informatie over opsporings- en reddingsdiensten in het gebied van de geplande vlucht;

14. de meest recente delen van het vluchthandboek die van belang zijn voor de taken van de bemanningsleden, welke voor hen eenvoudig toegankelijk moeten zijn;

▼M1

15. de minimumuitrustingslijst (MEL) of configuratieafwijkingslijst (CDL);

16. kennisgevingen aan luchtvarenden (NOTAMs) en voorlichtingsdocumenten van de luchtvaartinlichtingendienst (AIS);

17. relevante meteorologische informatie;

18. vracht- en/of passagierslijsten, voor zover van toepassing, en

19. alle andere documentatie die betrekking heeft op de vlucht of vereist is door de landen die bij de vlucht zijn betrokken.

b) Bij verlies of diefstal van de onder a), punten 2 tot en met 8, vermelde documenten mag de vluchtuitvoering worden voortgezet tot de bestemming of een plaats waar vervangingsdocumenten kunnen worden verstrekt, is bereikt.

NCC.GEN.145 Bewaren, overleggen en gebruiken van opnames van de vluchtrecorder

a) Na een meldingsplichtig ongeval of incident bewaart de exploitant van een luchtvaartuig de oorspronkelijke opgenomen gegevens gedurende een periode van 60 dagen, tenzij de onderzoeksinstantie anders beslist.

b) De exploitant voert operationele controles en beoordelingen uit van opnames van de vluchtrecorder, de cockpitgeluidsrecorder en de datalinkrecorder om te waarborgen dat de recorders goed blijven functioneren.

c) De exploitant bewaart de opnames voor de gebruiksperiode van de vluchtrecorder zoals voorgeschreven in NCC.IDE.A.165 of NCC.IDE.H.165, maar voor het testen en onderhouden van de vluchtrecorder mag maximaal één uur van het oudste opgenomen materiaal op het tijdstip van testen worden gewist.

d) De exploitant houdt documentatie bij die actueel wordt gehouden en die de nodige informatie bevat waarmee de ruwe gegevens van de vluchtrecorder kunnen worden omgezet in parameters die in technische eenheden worden uitgedrukt.

e) De exploitant stelt alle vluchtrecorderopnames die bewaard zijn gebleven beschikbaar indien zulks wordt bepaald door de bevoegde autoriteit.

f) Onverminderd Verordening (EU) nr. 996/2010:

1. mogen opnames van de cockpitgeluidsrecorder alleen worden gebruikt voor andere doeleinden dan het onderzoeken van meldingsplichtige ongevallen of incidenten als alle betrokken bemanningsleden en al het onderhoudspersoneel hiervoor toestemming geven, en

2. mogen opnames van de vluchtrecorder of de datalinkrecorder alleen voor andere doeleinden dan voor het onderzoeken van meldingsplichtige ongevallen of incidenten worden gebruikt als die opnames:

i) door de exploitant uitsluitend worden gebruikt voor luchtwaardigheids- of onderhoudsdoeleinden;

ii) niet-identificeerbaar zijn gemaakt, of

iii) volgens specifieke beveiligingsprocedures worden overgedragen.

NCC.GEN.150 Vervoer van gevaarlijke goederen

a) Luchtvervoer van gevaarlijke goederen vindt plaats overeenkomstig bijlage 18 bij het Verdrag van Chicago, zoals laatstelijk gewijzigd bij en aangevuld door de *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (ICAO Doc 9284-AN/905., inclusief de supplementen en eventuele andere addenda of corrigenda.

▼M1

b) Gevaarlijke goederen mogen alleen worden vervoerd door exploitanten die zijn goedgekeurd overeenkomstig bijlage V (deel-SPA), subdeel G, bij Verordening (EU) nr. 965/2012, behalve als:

1. de goederen niet onder de Technische Voorschriften vallen, overeenkomstig deel 1 van die Voorschriften, of

2. de goederen aan boord of in bagage zijn meegenomen door passagiers of bemanningsleden, in overeenstemming met de bepalingen van deel 8 van de Technische Voorschriften.

c) De exploitant stelt procedures op om te waarborgen dat alle redelijke maatregelen zijn getroffen om te voorkomen dat onbedoeld gevaarlijke goederen aan boord worden vervoerd.

d) De exploitant verstrekt de personeelsleden de nodige informatie waarmee zij hun verantwoordelijkheden kunnen nakomen, zoals vereist bij de Technische Voorschriften.

e) Overeenkomstig de Technische Voorschriften stelt de exploitant de bevoegde autoriteit en de relevante autoriteit van het land waar de gevallen zich hebben voorgedaan onverwijld in kennis wanneer zich een ongeval of incident met gevaarlijke goederen heeft voorgedaan.

f) De exploitant zorgt ervoor dat passagiers overeenkomstig de Technische Voorschriften informatie krijgen over gevaarlijke goederen.

g) De exploitant zorgt ervoor dat mededelingen met informatie over het vervoer van gevaarlijke goederen worden verstrekt op ontvangstpunten van vracht, zoals voorgeschreven in de Technische Voorschriften.

SUBDEEL B

VLUCHTUITVOERINGSPROCEDURES

NCC.OP.100 Gebruik van luchtvaartterreinen en vluchtuitvoeringslocaties

De exploitant mag alleen luchtvaartterreinen en vluchtuitvoeringslocaties gebruiken die geschikt zijn voor het desbetreffende type luchtvaartuig en de desbetreffende vluchtuitvoering.

NCC.OP.105 Specificatie van afgelegen luchtvaartterreinen — vleugelvliegtuigen

Voor wat de selectie van alternatieve luchtvaartterreinen en het brandstofbeleid betreft, beschouwt de exploitant een luchtvaartterrein als afgelegen als de vliegtijd naar het dichtstbijzijnde uitwijkluchtvaartterrein van bestemming meer bedraagt dan:

a) voor vliegtuigen met zuigermotoren: 60 minuten, of

b) voor vliegtuigen met turbinemotoren: 90 minuten.

NCC.OP.110 Vluchtuitvoeringsminima van het luchtvaartterrein — algemeen

a) Met betrekking tot instrumentvliegregels (IFR) stelt de exploitant vluchtuitvoeringsminima vast voor ieder vertrek-, bestemmings- of uitwijkluchtvaartterrein dat zal worden gebruikt. Deze minima:

1. mogen niet lager zijn dan die welke zijn vastgesteld door het land waarin het luchtvaartterrein is gelegen, tenzij dit land de minima specifiek heeft goedgekeurd, en

2. moeten in het geval van vluchtuitvoering bij slecht zicht worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteit overeenkomstig bijlage V (deel-SPA), subdeel E, bij Verordening (EU) nr. 965/2012.

b) Bij het vaststellen van vluchtuitvoeringsminima voor het luchtvaartterrein houdt de exploitant rekening met:

1. het type, de prestaties en de vliegeigenschappen van het luchtvaartuig;

2. de samenstelling, bekwaamheid en ervaring van de cockpitbemanning;

▼M1

3. de afmetingen en kenmerken van de banen en gebieden voor eindnadering en opstijgen (FATO's) welke voor gebruik in aanmerking komen;

4. de geschiktheid en prestaties van de beschikbare visuele en niet-visuele hulpmiddelen op de grond;

5. de in het luchtvaartuig aanwezige uitrusting voor navigatie en/of controle van het vliegpad tijdens de start, de nadering, het flare-manoeuvre, de landing, de uitrol en de afgebroken nadering;

6. de hindernissen die aanwezig zijn in de gebieden voor nadering, afgebroken nadering en wegklimmen welke vereist zijn voor de uitvoering van noodprocedures;

7. de laagste hindernisvrije hoogte voor de instrumentnaderingsprocedures;

8. de middelen om de weersomstandigheden te bepalen en daarvan verslag uit te brengen, en

9. de vluchttechniek die wordt gebruikt bij de eindnadering.

c) De minima voor een specifiek type naderings- en landingsprocedure mogen alleen worden gebruikt als aan al de onderstaande voorwaarden is voldaan:

1. de grondapparatuur die voor de beoogde procedure is vereist, is operationeel;

2. de luchtvaartuigsystemen die voor het soort nadering zijn vereist, zijn operationeel;

3. aan de voorgeschreven prestatiecriteria van het luchtvaartuig is voldaan, en

4. de bemanning is op passende wijze gekwalificeerd.

NCC.OP.111 Vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen — NPA, APV, CAT I-vluchtuitvoeringen

a) De beslissingshoogte (decision height, DH) die moet worden gebruikt voor een niet-precisienadering (non-precision approach, NPA) waarbij gebruik wordt gemaakt van de techniek van eindnadering met continue daling (continuous descent final approach, CDFA), voor een naderingsprocedure met verticale geleiding (approach procedure with vertical guidance, APV) of voor een vluchtuitvoering van categorie I (CAT I) mag niet lager zijn dan de hoogste van de volgende waarden:

1. de minimumhoogte tot welke het naderingshulpmiddel kan worden gebruikt zonder de vereiste visuele referentie;

2. de laagste hindernisvrije hoogte (obstacle clearance height, OCH) voor de luchtvaartuigcategorie;

3. de bekendgemaakte beslissingshoogte voor de naderingsprocedure, voor zover van toepassing;

4. het in tabel 1 vermelde systeemminimum, of

5. de in het vlieghandboek of gelijkwaardig document vermelde minimumbeslissingshoogte, indien vermeld.

b) De minimumdalingshoogte (minimum descent height, MDH) voor een niet-precisienadering waarbij gebruik wordt gemaakt van de techniek van eindnadering met continue daling mag niet lager zijn dan de hoogste van de volgende waarden:

1. de laagste hindernisvrije hoogte voor de desbetreffende vliegtuigcategorie;

2. het in tabel 1 vermelde systeemminimum, of

3. de in het vlieghandboek of gelijkwaardig document vermelde minimumdalingshoogte, indien vermeld.

▼**M1**

Tabel 1

Systeemminima

Faciliteit	Laagste DH/MDH (ft)
Instrumentlandingssysteem (ILS)	200
Mondiaal satellietnavigatiesysteem (Global navigation satellite system, GNSS)/satellietaugmentatiesysteem (Satellite-based augmentation system, SBAS) (Lateral precision with vertical guidance approach (LPV))	200
GNSS (Lateral Navigation (LNAV))	250
GNSS/Baro-vertical navigation (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Aanvliegbaken (localiser, LOC), met of zonder afstandsmeetapparatuur (distance measuring equipment, DME)	250
Nadering met radargeleiding (Surveillance radar approach, SRA) (eindigend op ½ zeemijl)	250
SRA (eindigend op 1 zeemijl)	300
SRA (eindigend op 2 zeemijl of meer)	350
Alzijdig gerichte radiobaken op zeer hoge frequentie (VHF Omnidirectional Radio Range, VOR)	300
VOR/DME	250
Niet-gericht baken (Non-directional beacon, NDB)	350
NDB/DME	300
VHF-richtingzoeker (VHF direction finder, VDF)	350

NCC.OP.112 Vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen — circuitvluchten met vleugelvliegtuigen

a) De minimumdalingshoogte voor circuitvluchten met vleugelvliegtuigen mag niet lager zijn dan de hoogste van de volgende waarden:

1. de gepubliceerde minimumdalingshoogte voor circuitvluchten met de desbetreffende categorie vleugelvliegtuigen;

2. de uit tabel 1 afgeleide minimumcircuitvluchthoogte, of

3. de DH/MDH van de vorige instrumentnaderingsprocedure.

b) Het minimumzicht voor een circuitvlucht met vleugelvliegtuigen is de hoogste van de volgende waarden:

1. het circuitvluchtzicht voor de desbetreffende categorie vleugelvliegtuigen, indien bekendgemaakt;

2. het uit tabel 2 afgeleide minimumzicht, of

3. de zichtbare baanlengte (Runway visual range, RVR)/het geconverteerd meteorologisch zicht (Converted Meteorological Visibility, CMV) van de vorige instrumentnaderingsprocedure.

▼M1

Tabel 1

MDH en minimumzicht voor circuitvluchten per categorie vleugelvliegtuigen

	Categorie vleugelvliegtuigen			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimum meteorologisch zicht (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCC.OP.113 Vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen — onshore-circuitvluchten met helikopters

De MDH voor een onshore-circuitvlucht met een helikopter mag niet lager zijn dan 250 ft en het meteorologisch zich mag niet minder dan 800 m bedragen.

NCC.OP.115 Vertrek- en naderingsprocedures

a) De gezagvoerder maakt gebruik van de vertrek- en naderingsprocedure die door het land van het luchtvaartterrein zijn vastgesteld, indien dergelijke procedures zijn bekendgemaakt voor de te gebruiken banen/gebieden voor eindnadering en opstijgen (final approach and take-off areas, FATO's).

b) Onverminderd het bepaalde onder a), aanvaardt de gezagvoerder alleen een klaring van de luchtverkeersleiding om van een bekendgemaakte procedure af te wijken:

1. als de criteria voor de hindernisvrije hoogte en de vluchtuitvoeringsvoorwaarden volledig in acht worden genomen, of

2. als hij radarkoersgeleiding krijgt van een luchtverkeersleidingseenheid.

c) Het eindnaderingssegment wordt in ieder geval visueel of volgens de bekendgemaakte naderingsprocedures gevlogen.

NCC.OP.120 Procedures ter beperking van geluidshinder

De exploitant stelt vluchtuitvoeringsprocedures op waarbij rekening wordt gehouden met de noodzaak om het effect van vliegtuiglawaai tot een minimum te beperken, maar waarbij veiligheid voorrang heeft op de beperking van geluidshinder.

NCC.OP.125 Minimale hindernisvrije hoogten — IFR-vluchten

a) De exploitant specificeert een methode om minimumvlieghoogten vast te stellen die zorgen voor de vereiste hoogtemarge boven het terrein voor alle routesegmenten die volgens IFR worden gevlogen.

b) De gezagvoerder stelt op basis van deze methode minimumvlieghoogten vast voor elke vlucht. De minimumvlieghoogten mogen niet lager zijn dan die welke zijn bekendgemaakt door het land dat wordt overvlogen.

NCC.OP.130 Brandstof- en olievoorraad — vleugelvliegtuigen

a) De gezagvoerder begint een vlucht alleen als zich aan boord voldoende brandstof en olie bevinden om:

1. voor VFR-vluchten:

i) overdag: naar het geplande luchtvaartterrein van landing te vliegen en daarna minstens 30 minuten op de normale kruishoogte te vliegen, of

ii) 's nachts: naar het geplande luchtvaartterrein van landing te vliegen en daarna minstens 45 minuten op de normale kruishoogte te vliegen;

▼M1

2. voor IFR-vluchten:

i) wanneer geen uitwijkluchtvaartterrein van bestemming vereist is: naar het geplande luchtvaartterrein van landing te vliegen en daarna minstens 45 minuten op de normale kruishoogte te vliegen, of

ii) wanneer een uitwijkluchtvaartterrein van bestemming vereist is: naar het geplande luchtvaartterrein van landing te vliegen, naar een uitwijkluchtvaartterrein te vliegen en daarna minstens 45 minuten op de normale kruishoogte te vliegen.

b) Bij het berekenen van de vereiste brandstof, inclusief die welke nodig is voor noodgevallen, wordt rekening gehouden met het volgende:

1. de voorspelde weersomstandigheden;

2. de verwachte ATC-routes en verkeersvertragingen;

3. de procedures voor drukverlies of het uitvallen van één motor en route, voor zover van toepassing, en

4. alle andere omstandigheden die de landing van het vliegtuig kunnen vertragen of het brandstof- en/of olieverbruik kunnen doen toenemen.

c) Niets belet de wijziging van een vluchtplan tijdens de vlucht teneinde de geplande bestemming van de vlucht te veranderen, voor zover aan alle eisen kan worden voldaan vanaf het punt waarop de geplande bestemming wordt veranderd.

NCC.OP.131 Brandstof- en olievoorraad — helikopters

a) De gezagvoerder begint een vlucht alleen als zich aan boord van de helikopter voldoende brandstof en olie bevinden om:

1. voor VFR-vluchten: naar het geplande luchtvaartterrein/vluchtuitvoeringslocatie van landing te vliegen en daarna minstens 20 minuten te vliegen tegen de snelheid voor maximumafstand, en

2. voor IFR-vluchten:

i) Als er geen uitwijkluchtvaartterrein of luchtvaartterrein met gunstige weersomstandigheden beschikbaar is: naar het geplande luchtvaartterrein/de geplande vluchtuitvoeringslocatie van landing te vliegen en daarna 30 minuten te vliegen tegen holdingsnelheid op 450 m (1 500 ft) boven het luchtvaartterrein/de vluchtuitvoeringslocatie van bestemming bij standaardtemperatuur en standaardnaderings- en landingsomstandigheden, of

ii) als een uitwijkluchtvaartterrein vereist is: om naar het geplande luchtvaartterrein/de vluchtuitvoeringslocatie van landing te vliegen en een nadering en doorstart uit te voeren, en daarna:

A) naar het gespecificeerde uitwijkluchtvaartterrein te vliegen, en

B) 30 minuten tegen holdingsnelheid te vliegen op 450 m (1 500 ft) boven het uitwijkluchtvaartterrein/de uitwijkvluchtuitvoeringslocatie bij standaardtemperatuur en standaardnaderings- en landingsomstandigheden;

b) Bij het berekenen van de vereiste brandstof, inclusief die welke nodig is voor noodgevallen, wordt rekening gehouden met het volgende:

1. de voorspelde weersomstandigheden;

2. de verwachte ATC-routes en verkeersvertragingen;

3. de procedures voor drukverlies of het uitvallen van één motor en route, voor zover van toepassing, en

4. alle andere omstandigheden die de landing van het luchtvaartuig kunnen vertragen of het brandstof- en/of olieverbruik kunnen doen toenemen.

▼M1

c) Niets belet de wijziging van een vluchtplan tijdens de vlucht teneinde de geplande bestemming van de vlucht te veranderen, voor zover aan alle eisen kan worden voldaan vanaf het punt waarop de geplande bestemming wordt veranderd.

NCC.OP.135 Opbergen van bagage en vracht

De exploitant stelt procedures vast om te garanderen dat:

a) alleen handbagage die passend en veilig kan worden opgeborgen, wordt meegenomen in het passagierscompartiment, en

b) alle aan boord aanwezige bagage en vracht welke bij verschuiving verwondingen of schade zou kunnen veroorzaken of looppaden en uitgangen zou kunnen blokkeren, in opbergruimtes wordt geplaatst waarmee verplaatsing wordt voorkomen.

NCC.OP.140 Voorlichting van passagiers

De gezagvoerder ziet erop toe dat:

a) de passagiers vóór de start vertrouwd zijn gemaakt met de plaats en het gebruik van:

1. veiligheidsgordels;

2. nooduitgangen, en

3. veiligheidsaanwijzingen in noodgevallen,

en (indien van toepassing)

4. reddingsvesten;

5. zuurstofapparatuur;

6. reddingsvlotten, en

7. andere noodapparatuur voor gebruik door individuele passagiers,

en

b) bij een noodtoestand tijdens de vlucht, de passagiers worden ingelicht omtrent de juiste handelswijze in de gegeven situatie.

NCC.OP.145 Vluchtvoorbereiding

a) Alvorens een vlucht te beginnen, gaat de gezagvoerder met alle beschikbare redelijke middelen na of de grond- en/of waterfaciliteiten, inclusief de beschikbare communicatiefaciliteiten en navigatiehulpmiddelen die vereist zijn voor de veilige vluchtuitvoering met het luchtvaartuig, volstaan voor het desbetreffende type vluchtuitvoering.

b) Alvorens een vlucht te beginnen, moet de gezagvoerder vertrouwd zijn met alle beschikbare meteorologische informatie die passend is voor de geplande vlucht. De voorbereiding van een vlucht weg van de nabijheid van de plaats van vertrek, en van elke vlucht onder instrumentvliegregels (IFR), omvat:

1. een studie van de beschikbare actuele weersverslagen en -voorspellingen, en

2. de planning van een alternatieve actie in het geval de vlucht wegens weersomstandigheden niet volgens planning kan worden uitgevoerd.

▼M1

NCC.OP.150 Uitwijkluchtvaartterreinen van vertrek — vleugelvliegtuigen

a) Voor IFR-vluchten vermeldt de gezagvoerder in het vluchtplan minstens één uitwijkluchtvaartterrein van vertrek met gunstige weersomstandigheden als de weersomstandigheden op het luchtvaartterrein van vertrek gelijk zijn aan of slechter zijn dan de toepasselijke vluchtuitvoeringsminima voor het luchtvaartterrein of als het om andere redenen niet mogelijk zou zijn terug te keren naar het luchtvaartterrein van vertrek.

b) Het uitwijkluchtvaartterrein van vertrek moet zich binnen de volgende afstand van het luchtvaartterrein van vertrek bevinden:

1. voor vleugelvliegtuigen met twee motoren: hoogstens op een afstand die gelijk is aan een vluchttijd van 1 uur tegen kruissnelheid met één motor in windstille standaardomstandigheden, en

2. voor vleugelvliegtuigen met twee of meer motoren: hoogstens op een afstand die gelijk is aan een vluchttijd van 2 uur tegen de in het vlieghandboek vastgestelde kruissnelheid met één uitgevallen motor in windstille standaardomstandigheden.

c) Om als uitwijkluchtvaartterrein van vertrek te worden geselecteerd, moet uit de beschikbare informatie blijken dat de omstandigheden op het verwachte tijdstip van gebruik gelijk zijn aan of beter zijn dan de vluchtuitvoeringsminima van het luchtvaartterrein voor de desbetreffende vluchtuitvoering.

NCC.OP.151 Uitwijkluchtvaartterreinen van bestemming — vleugelvliegtuigen

Voor IFR-vluchten vermeldt de gezagvoerder in het vluchtplan minstens één uitwijkluchtvaartterrein van bestemming met gunstige weersomstandigheden, tenzij:

a) uit de beschikbare actuele meteorologische informatie blijkt dat, voor de periode van 1 uur vóór tot 1 uur na het verwachte aankomsttijdstip, of van het werkelijke vertrektijdstip tot 1 uur na het verwachte aankomsttijdstip, als deze periode korter is, de nadering en landing bij zichtweersomstandigheden (VMC) kunnen worden uitgevoerd, of

b) de geplande landingslocatie afgelegen is, en:

1. een instrumentnaderingsprocedure is voorgeschreven voor het geplande luchtvaartterrein van landing, en

2. uit de actuele meteorologische informatie blijkt dat de weersomstandigheden van 2 uur vóór tot 2 uur na het verwachte aankomsttijdstip als volgt zullen zijn:

i) de wolkenbasis bevindt zich op minstens 300 m (1 000 ft) boven het minimum voor de instrumentnaderingsprocedure, en

ii) het zicht bedraagt minstens 5,5 km of 4 km meer dan het minimum voor de procedure.

NCC.OP.152 Uitwijkluchtvaartterreinen van bestemming — helikopters

Voor vluchten volgens instrumentvliegregels vermeldt de gezagvoerder in het vluchtplan minstens één uitwijkluchtvaartterrein van bestemming met gunstige weersomstandigheden, tenzij:

a) een instrumentnaderingsprocedure is voorgeschreven voor het geplande luchtvaartterrein van landing en uit de beschikbare actuele meteorologische informatie blijkt dat de meteorologische omstandigheden als volgt zullen zijn van 2 uur vóór tot 2 uur na het verwachte aankomsttijdstip, of van de werkelijke vertrektijd tot 2 uur na het verwachte aankomsttijdstip, als deze periode korter is:

1. de wolkenbasis bevindt zich op minstens 120 m (400 ft) boven het minimum voor de instrumentnaderingsprocedure, en

2. het zicht bedraagt minstens 1 500 m meer dan het minimum voor de procedure, of

▼M1

b) de geplande landingslocatie afgelegen is, en:

1. een instrumentnaderingsprocedure is voorgeschreven voor het geplande luchtvaartterrein van landing;

2. uit de actuele meteorologische informatie blijkt dat de weersomstandigheden van 2 uur vóór tot 2 uur na het verwachte aankomsttijdstip als volgt zullen zijn:

i) de wolkenbasis bevindt zich op minstens 120 m (400 ft) boven het minimum voor de instrumentnaderingsprocedure;

ii) het zicht bedraagt minstens 1 500 m meer dan het minimum voor de procedure, en

3. een uiterst omkeerpunt (point of no return, PNR) is vastgesteld in geval van een offshore-bestemming.

NCC.OP.155 Bijtanken terwijl de passagiers instappen, aan boord zijn of uitstappen

a) Het luchtvaartuig mag niet worden bijgetankt met Avgas (aviation gasoline) of „wide-cut"-brandstof of een mengsel van deze brandstofsoorten terwijl de passagiers instappen, aan boord zijn of uitstappen.

b) Voor alle andere brandstofsoorten worden de nodige voorzorgsmaatregelen genomen en dient het luchtvaartuig correct te zijn bemand met gekwalificeerd personeel dat in staat is om een eventuele evacuatie van het luchtvaartuig op de meest praktische en snelle wijze op gang te brengen en in goede banen te leiden.

NCC.OP.160 Gebruik van koptelefoons

a) Ieder cockpitbemanningslid dat dienst doet in de cockpit, draagt een koptelefoon met statiefmicrofoon of gelijkwaardig. De koptelefoon wordt gebruikt als het primaire apparaat voor mondelinge communicatie met luchtverkeersdiensten:

1. op de grond:

i) bij de ontvangst van de toestemming voor vertrek van de luchtverkeersleiding via mondelinge communicatie, en

ii) wanneer de motoren zijn ingeschakeld;

2. tijdens de vlucht:

i) onder de overgangsvlieghoogte, of

ii) 10 000 ft, als dit hoger is,

en

3. wanneer dit noodzakelijk wordt geacht door de gezagvoerder.

b) In de omstandigheden zoals bepaald onder a) bevindt de statiefmicrofoon of gelijkwaardig zich in een stand waarin radiocommunicatie in twee richtingen mogelijk is.

NCC.OP.165 Vervoer van passagiers

De exploitant stelt procedures vast om te garanderen dat:

a) passagiers op zodanige plaatsen zitten dat zij, ingeval noodevacuatie nodig is, kunnen bijdragen tot de ontruiming van het luchtvaartuig en deze niet hinderen;

b) vóór de start en landing en tijdens het taxiën, en telkens wanneer dit door de gezagvoerder in het belang van de veiligheid noodzakelijk wordt geacht, alle aan boord aanwezige passagiers op zitplaatsen zitten of op ligplaatsen liggen met een correct vastgemaakte veiligheidsgordel of bevestigingssysteem, en

▼M1

c) bezetting van vliegtuigstoelen door meerdere personen alleen is toegestaan voor specifieke stoelen en voor één volwassene en één baby die correct is vastgemaakt door een aanvullende lusgordel of ander bevestigingsmiddel.

NCC.OP.170 Beveiliging van de passagierscabine en boordkeuken(s)

De gezagvoerder ziet erop toe dat:

a) vóór het taxiën, opstijgen en landen alle uitgangen en vluchtroutes vrij zijn van belemmeringen, en

b) alle uitrusting en bagage vóór de start en landing, alsook wanneer dit noodzakelijk wordt geacht in het belang van de veiligheid, correct wordt opgeborgen.

NCC.OP.175 Roken aan boord

De gezagvoerder staat roken aan boord niet toe:

a) wanneer dit in verband met de veiligheid noodzakelijk wordt geacht;

b) tijdens het bijtanken van het luchtvaartuig;

c) wanneer het luchtvaartuig zich op de grond bevindt, tenzij de exploitant procedures heeft vastgesteld om risico's tijdens grondactiviteiten te beperken;

d) buiten de aangewezen rookzones, in het (de) gangpad(en) en in het (de) toilet(ten);

e) in vrachtcompartimenten en/of andere ruimten waarin vracht wordt vervoerd die niet is opgeborgen in vlambestendige houders of niet is afgedekt met vlambestendig canvas, en

f) in die ruimten van de passagierscompartimenten waar zuurstof wordt verstrekt.

NCC.OP.180 Meteorologische omstandigheden

a) De gezagvoerder gaat alleen over tot het begin of de voorzetting van een vlucht volgens zichtvliegregels als uit de recentste beschikbare meteorologische informatie blijkt dat de weersomstandigheden langs de route en op de geplande bestemming op het verwachte tijdstip van gebruik gelijk zullen zijn aan of beter zullen zijn dan de toepasselijke vluchtuitvoeringsminima voor zichtvliegregels.

b) De gezagvoerder gaat alleen over tot het begin of de voorzetting van een vlucht volgens instrumentvliegregels naar het geplande luchtvaartterrein van bestemming als uit de recentste beschikbare meteorologische informatie blijkt dat de weersomstandigheden op de bestemming of op minstens één uitwijkluchtvaartterrein van bestemming op het verwachte aankomsttijdstip gelijk zijn aan of beter zijn dan de toepasselijke vluchtuitvoeringsminima voor het luchtvaartterrein.

c) Als een vlucht bestaat uit segmenten volgens zichtvliegregels en segmenten volgens instrumentvliegregels is de onder a) en b) vermelde meteorologische informatie van toepassing, voor zover relevant.

NCC.OP.185 IJs en andere verontreinigingen — Procedures op de grond

a) De exploitant stelt procedures vast in het geval ijsvrijmaken en ijsbestrijding op de grond en bijbehorende inspecties van het luchtvaartuig nodig zijn om de veilige vluchtuitvoering met het luchtvaartuig te waarborgen.

b) De gezagvoerder mag pas aan de start beginnen wanneer het luchtvaartuig vrij is van elke afzetting welke de prestaties en/of de bestuurbaarheid van het luchtvaartuig negatief zou kunnen beïnvloeden, behalve voor zover toegestaan onder a) en overeenkomstig het vlieghandboek.

NCC.OP.190 IJs en andere verontreinigingen — Vliegprocedures

a) De exploitant stelt procedures vast voor vluchten bij verwachte of werkelijke ijsvorming.

▼M1

b) De gezagvoerder gaat pas over tot het begin of de voortzetting van een vlucht onder verwachte of feitelijke ijsvormingsomstandigheden wanneer het luchtvaartuig is gecertificeerd en uitgerust om aan zulke omstandigheden het hoofd te bieden, zoals vermeld in punt 2.a.5 van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008.

c) Als de intensiteit van de ijsvorming sterker is dan die waarvoor het luchtvaartuig is gecertificeerd of als een luchtvaartuig dat niet is gecertificeerd voor vluchten in bekende ijsvormingsomstandigheden te maken krijgt met ijsvorming, verlaat de gezagvoerder onverwijld de plaats waar de ijsvormingsomstandigheden zich voordoen door een wijziging van het vliegniveau en/of de route en, indien noodzakelijk, door een noodgeval te melden aan de luchtverkeersleiding.

NCC.OP.195 Startomstandigheden

Alvorens te starten vergewist de gezagvoerder zich van het volgende:

a) volgens de ter beschikking staande informatie wordt veilig starten en vertrekken niet verhinderd door het weer op het luchtvaartterrein of de vluchtuitvoeringslocatie en de toestand van de te gebruiken startbaan of het gebied voor eindnadering en opstijgen, en

b) er kan worden voldaan aan de toepasselijke vluchtuitvoeringsminima van het luchtvaartterrein.

NCC.OP.200 Simulaties tijdens de vlucht

a) Bij het vervoer van passagiers of vracht mag de gezagvoerder geen simulaties uitvoeren van:

1. situaties die de toepassing van abnormale of noodprocedures vereisen, of

2. vluchten in instrumentweersomstandigheden (Instrument Meteorological Conditions, IMC).

b) Onverminderd het bepaalde onder a) mogen dergelijke simulaties worden uitgevoerd met leerling-piloten aan boord wanneer het opleidingsvluchten betreft die door een goedgekeurde opleidingsorganisatie worden uitgevoerd.

NCC.OP.205 Brandstofbeheer tijdens de vlucht

a) De exploitant dient een procedure vast te stellen om ervoor te zorgen dat tijdens de vlucht brandstofcontroles worden uitgevoerd en de brandstofvoorraden worden beheerd.

b) De gezagvoerder controleert regelmatig of de hoeveelheid bruikbare brandstof die nog voor de vlucht beschikbaar is niet minder is dan de hoeveelheid die nodig is om naar een luchtvaartterrein of vluchtuitvoeringslocatie met gunstige weersomstandigheden te vliegen, alsmede de geplande reservebrandstof, zoals vereist bij NCC.OP.130 of NCC.OP.131.

NCC.OP.210 Gebruik van aanvullende zuurstof

De gezagvoerder zorgt ervoor dat hij/zij en de cockpitbemanningsleden die betrokken zijn bij essentiële taken voor het veilig functioneren van een luchtvaartuig in vlucht, voortdurend aanvullende zuurstof gebruiken wanneer de cabinedrukhoogte gedurende meer dan 30 minuten 10 000 ft overschrijdt en telkens wanneer de cabinedrukhoogte 13 000 ft overschrijdt.

NCC.OP.215 Grondnaderingsmelding

Wanneer door een cockpitbemanningslid of een grondnaderingswaarschuwingssysteem (Ground Proximity Warning System, GPWS) wordt gemeld dat het luchtvaartuig de grond te dicht nadert, treedt de besturende piloot onmiddellijk corrigerend op teneinde veilige vluchtomstandigheden te bewerkstelligen.

▼M1

NCC.OP.220 Boordinstallatie ter voorkoming van botsingen (Airborne Collision Avoidance System, ACAS)

De exploitant stelt vluchtuitvoeringsprocedures en opleidingsprogramma's op wanneer ACAS geïnstalleerd en gebruiksklaar is. Wanneer gebruik wordt gemaakt van ACAS II, moeten deze procedures en opleidingen in overeenstemming zijn met Verordening (EU) nr. 1332/2011.

NCC.OP.225 Naderings- en landingsprocedures

Alvorens een nadering voor de landing in te zetten, vergewist de gezagvoerder zich ervan dat, volgens ter beschikking staande informatie, het weer op het luchtvaartterrein of de vluchtuitvoeringslocatie en de toestand van de te gebruiken landingsbaan of het gebied voor eindnadering en opstijgen (Final Approach and Take-off Area, FATO) een veilige nadering, landing of afgebroken nadering niet verhinderen.

NCC.OP.230 Begin en voortzetting van de nadering

a) De gezagvoerder mag, ongeacht de meegedeelde zichtbare baanlengte (Runway visual range, RVR)/het meegedeelde zicht, een instrumentnadering inzetten.

b) Indien het meegedeelde RVR/zicht lager is dan het toepasselijke minimum, wordt de nadering niet voortgezet:

1. onder 1 000 ft boven het luchtvaartterrein, of

2. in het eindnaderingssegment in het geval de beslissingshoogte (decision altitude/height, DA/H) of de minimumdalingshoogte (minimum descent altitude/height, MDA/H) meer dan 1 000 ft boven het luchtvaartterrein ligt.

c) Wanneer de zichtbare baanlengte niet beschikbaar is, mogen de waarden voor de zichtbare baanlengte worden afgeleid door omzetting van het meegedeelde zicht.

d) Indien de meegedeelde zichtbare baanlengte/het meegedeelde zicht na het overschrijden van 1 000 ft boven het luchtvaartterrein beneden het toepasselijke minimum daalt, mag de nadering worden voortgezet tot de beslissingshoogte of de minimumdalingshoogte.

e) De nadering mag beneden de beslissingshoogte of de minimumdalingshoogte worden voortgezet en de landing mag worden voltooid mits de visuele referentiepunten die passen bij het type nadering en bij de geplande baan, op de beslissingshoogte of de minimumdalingshoogte waarneembaar zijn en blijven.

f) De zichtbare baanlengte van de landingszone blijft altijd doorslaggevend.

SUBDEEL C

PRESTATIES VAN LUCHTVAARTUIGEN EN VLUCHTUITVOERINGSBEPERKINGEN

NCC.POL.100 Vluchtuitvoeringsbeperkingen — alle luchtvaartuigen

a) Tijdens elke fase van de vluchtuitvoering blijven de belading, de massa en het zwaartepunt van het luchtvaartuig binnen de grenzen die in het vlieghandboek of in het vluchthandboek, indien dit restrictiever is, worden vermeld.

b) Borden, lijsten, instrumentmarkeringen of combinaties daarvan waarop de in het vlieghandboek voorgeschreven vluchtuitvoeringsbeperkingen visueel zijn gepresenteerd, moeten zichtbaar aanwezig zijn in het luchtvaartuig.

▼M1

NCC.POL.105 Massa en zwaartepunt, belading

a) De exploitant bepaalt de massa en het zwaartepunt van het luchtvaartuig aan de hand van een effectieve weging vóór de eerste ingebruikname. De gezamenlijke effecten van modificaties en reparaties op de massa en het zwaartepunt worden in rekening gebracht en gedocumenteerd. Luchtvaartuigen worden opnieuw gewogen indien de invloed van modificaties op de massa en het zwaartepunt niet nauwkeurig gekend is.

b) De weging wordt uitgevoerd door de fabrikant of door een erkende onderhoudsorganisatie.

c) De exploitant bepaalt de massa van alle voorwerpen en bemanningsleden die deel uitmaken van de droge vliegmassa van het luchtvaartuig door middel van wegingen, inclusief van de bagage van de bemanningsleden, of door gebruik te maken van standaardmassa's. De invloed van de plaats daarvan op het zwaartepunt van het luchtvaartuig dient te worden bepaald. Wanneer gebruik wordt gemaakt van standaardmassa's, worden de volgende massawaarden voor bemanningsleden gebruikt om de droge vliegmassa te bepalen:

   1. 85 kg, inclusief handbagage, voor cockpitbemanningsleden/technische bemanningsleden, en

   2. 75 kg voor cabinebemanningsleden.

d) De exploitant stelt procedures vast om de gezagvoerder in staat te stellen de massa van de verkeerslading, inclusief eventuele ballast, te bepalen door:

   1. effectieve weging;

   2. bepaling van de massa van de verkeerslading overeenkomstig standaardmassa's voor passagiers en bagage, of

   3. berekening van de passagiersmassa op basis van een verklaring van of namens elke passagier, waarbij een vooraf vastgestelde massa voor handbagage en kledij wordt opgeteld, wanneer het aantal beschikbare stoelen op het luchtvaartuig:

      i) minder dan tien bedraagt, voor vleugelvliegtuigen, of

      ii) minder dan zes bedraagt, voor helikopters.

e) Wanneer gebruik wordt gemaakt van standaardmassa's, worden de volgende massawaarden gebruikt:

   1. voor passagiers: de in de tabellen 1 en 2 vermelde waarden, inclusief handbagage en de massa van een kind dat samen met een volwassene één passagiersstoel inneemt:

Tabel 1

Standaardmassa's voor passagiers — luchtvaartuigen met in totaal minstens 20 passagiersstoelen

Passagiersstoelen	20 en meer		30 en meer
	Man	Vrouw	Alle volwassenen
Volwassenen	88 kg	70 kg	84 kg
Kinderen	35 kg	35 kg	35 kg

▼M1

Tabel 2

Standaardmassa's voor passagiers — luchtvaartuigen met in totaal hoogstens 19 passagiersstoelen

Passagiersstoelen	1-5	6-9	10-19
Man	104 kg	96 kg	92 kg
Vrouw	86 kg	78 kg	74 kg
Kind	35 kg	35 kg	35 kg

2. voor bagage:

i) voor vleugelvliegtuigen met minstens 20 passagiersstoelen zijn de standaard-massawaarden voor ingecheckte bagage vermeld in tabel 3;

Tabel 3

Standaardmassa's voor bagage — vleugelvliegtuigen met in totaal minstens 20 passagiersstoelen

Soort vlucht	Standaardmassa voor bagage
Binnenland	11 kg
Binnen de Europese regio	13 kg
Intercontinentaal	15 kg
Overige	13 kg

ii) voor helikopters met minstens 20 passagiersstoelen bedraagt de standaard-massawaarde voor ingecheckte bagage 13 kg;

f) Voor vleugelvliegtuigen met hoogstens 19 passagiersstoelen wordt de werkelijke massa van de ingecheckte bagage bepaald aan de hand van:

1. weging, of

2. berekening op basis van een verklaring door of namens elke passagiers. Als dit in de praktijk niet mogelijk is, wordt een standaardmassa van 13 kg gebruikt.

g) De exploitant stelt procedures op om de gezagvoerder in staat te stellen de massa van de brandstoflading te bepalen door gebruik te maken van de werkelijke soortelijke massa of, indien deze niet bekend is, de soortelijke massa die berekend is volgens een in het vluchthandboek vermelde methode.

h) De gezagvoerder ziet erop toe dat:

1. het luchtvaartuig onder toezicht van gekwalificeerd personeel wordt geladen, en

2. de verkeerslading in overeenstemming is met de gegevens die voor het berekenen van de massa en het zwaartepunt van het luchtvaartuig zijn gebruikt.

i) De exploitant stelt procedures op om de gezagvoerder in staat te stellen aanvullende structurele limieten na te leven, zoals de breuksterkte van de vloer, de maximaal toelaatbare belasting per strekkende meter, de maximummassa per vrachtcompartiment, en het maximumaantal zitplaatsen.

▼M1

j) De exploitant dient in het vluchthandboek de beginselen en methoden te vermelden van het systeem voor het laden van het luchtvaartuig en voor het bepalen van de massa en het zwaartepunt, teneinde te voldoen aan de eisen onder a) tot en met i). Dit systeem dient alle voorgenomen vluchtuitvoeringen te omvatten.

NCC.POL.110 Massa- en zwaartepuntgegevens en -documentatie

a) Vóór aanvang van elke vlucht stelt de exploitant massa- en zwaartepuntgegevens vast en stelt hij massa- en zwaartepuntdocumentatie op, met vermelding van de lading en de verdeling ervan, op zodanige wijze dat de beperkingen van het luchtvaartuig inzake massa en zwaartepunt niet worden overschreden. De massa- en zwaartepuntdocumentatie dient de volgende informatie te bevatten:

1. de inschrijvingsgegevens en het type van het luchtvaartuig;
2. het identificatienummer en de datum van de vlucht, zoals van toepassing;
3. de naam van de gezagvoerder;
4. de naam van de persoon die het document heeft opgesteld;
5. de droge vliegmassa en het bijbehorende zwaartepunt van het luchtvaartuig;
6. de massa van de brandstof bij de start en de massa van de brandstof voor de vlucht;
7. de massa van andere verbruiksgoederen dan brandstof, indien van toepassing;
8. de componenten van de lading, met inbegrip van passagiers, bagage, vracht en ballast;
9. de startmassa, de landingsmassa en de massa zonder brandstof;
10. de van toepassing zijnde zwaartepuntposities, en
11. de grenswaarden van massa en zwaartepunt.

b) Indien de massa- en zwaartepuntdocumentatie door een geautomatiseerd massa- en zwaartepuntsysteem wordt gegenereerd, dient de exploitant de juistheid van de verkregen gegevens te verifiëren.

c) Als het luchtvaartuig niet onder toezicht van de gezagvoerder wordt geladen, bevestigt de persoon die toezicht houdt op het laden van het luchtvaartuig door middel van zijn handtekening of een gelijkwaardig teken dat de lading en de verdeling ervan in overeenstemming zijn met de massa- en zwaartepuntdocumentatie die door de gezagvoerder is opgesteld. De gezagvoerder voorziet deze documentatie ter aanvaarding van zijn/haar handtekening of een gelijkwaardig teken.

d) De exploitant stelt procedures vast voor wijzigingen op het laatste moment in de lading om ervoor te zorgen dat:

1. alle wijzigingen op het laatste moment die zich voordoen na voltooiing van de massa- en zwaartepuntdocumentatie worden opgetekend in de vluchtplanningsdocumenten die de massa- en zwaartepuntdocumentatie bevatten;
2. wordt vermeld welke wijzigingen in het aantal passagiers of de ruimbagage op het laatste moment worden toegestaan, en
3. nieuwe massa- en zwaartepuntdocumentatie wordt opgesteld indien dit maximum wordt overschreden.

NCC.POL.111 Massa- en zwaartepuntgegevens en -documentatie — afwijkingen

Onverminderd NCC.POL.110, onder a), punt 5, behoeft de zwaartepuntspositie niet noodzakelijkerwijs in de massa- en zwaartepuntdocumentatie te worden vermeld als de verdeling van de lading in overeenstemming is met een voorberekende balanstabel of als kan worden aangetoond dat voor de geplande vluchtuitvoeringen een correcte balans kan worden gewaarborgd, ongeacht de werkelijke lading.

▼M1

NCC.POL.115 Prestaties — algemeen

De gezagvoerder voert alleen vluchten uit met het luchtvaartuig als de prestaties volstaan om te voldoen aan de toepasselijke voorschriften voor luchtruimgebruik en alle andere beperkingen die van toepassing zijn op de vlucht, het luchtruim of de gebruikte luchtvaartterreinen of vluchtuitvoeringslocaties, rekening houdende met de nauwkeurigheid van de gebruikte kaarten.

NCC.POL.120 Beperkingen van de startmassa — vleugelvliegtuigen

De exploitant ziet erop toe dat:

a) de massa van het vleugelvliegtuig bij het begin van de start niet hoger is dan de massabeperkingen:

1. bij de start, zoals vereist bij NCC.POL.125;

2. en-route met één uitgevallen motor, zoals vereist bij NCC.POL.130, en

3. bij het landen, zoals vereist bij NCC.POL.135,

rekening houdende met de verwachte afname van de massa tijdens de vlucht en met het lozen van brandstof;

b) de massa bij het begin van de start nooit hoger is dan de in het vlieghandboek vastgelegde maximale startmassa voor de drukhoogte die overeenstemt met de hoogte van het luchtvaartterrein of de vluchtuitvoeringslocatie en enige andere lokale atmosferische omstandigheid, indien deze wordt gebruikt om de maximale startmassa te bepalen, en

c) de geraamde massa voor het verwachte tijdstip van landing op het luchtvaartterrein of de vluchtuitvoeringslocatie van bestemming en op alle uitwijkluchtvaartterreinen van bestemming nooit hoger is dan de in het vlieghandboek vastgelegde maximale landingsmassa voor de drukhoogte die overeenstemt met de hoogte van die luchtvaartterreinen of vluchtuitvoeringslocaties en enige andere lokale atmosferische omstandigheid, indien deze wordt gebruikt om de maximale landingsmassa te bepalen;

NCC.POL.125 Start — vleugelvliegtuigen

a) Bij het bepalen van de maximale startmassa dient de gezagvoerder rekening te houden met het volgende:

1. de berekende aanlooplengte mag niet groter zijn dan de beschikbare aanlooplengte, waarbij de vrijstrook niet meer mag bedragen dan de helft van de beschikbare aanlooplengte;

2. de berekende aanlooplengte is niet langer dan de beschikbare aanlooplengte;

3. voor de afgebroken en voortgezette start wordt één waarde voor V_1 gebruikt, waarbij V_1 gespecificeerd is in het vlieghandboek, en

4. op een natte of verontreinigde baan is de startmassa niet groter dan die welke is toegestaan voor het starten op een droge baan onder dezelfde omstandigheden.

b) Bij het uitvallen van een motor tijdens de start ziet de gezagvoerder erop toe dat:

1. indien voor het vleugelvliegtuig een V_1 is gespecificeerd in het vlieghandboek, het vleugelvliegtuig in staat is de start af te breken en te stoppen binnen de beschikbare start-stoplengte, en

▼M1

2. indien voor het vleugelvliegtuig een nettovliegpad is gespecificeerd in het vlieghandboek, het vleugelvliegtuig in staat is de start voort te zetten en alle obstakels langs het vliegpad met een voldoende marge te vermijden tot het luchtvaartuig zich in een positie bevindt waarin het kan voldoen aan NCC.POL.130.

NCC.POL.130 En-route — één uitgevallen motor — vleugelvliegtuigen

De gezagvoerder ziet erop toe dat, in het geval één motor van een meermotorig vleugelvliegtuig uitvalt op een punt langs de route, het vleugelvliegtuig de vlucht kan voortzetten naar een geschikt luchtvaartterrein of een geschikte vluchtuitvoeringslocatie zonder onder de minimale hindernisvrije hoogte te dalen.

NCC.POL.135 Landing — vleugelvliegtuigen

De gezagvoerder ziet erop toe dat het vleugelvliegtuig, na alle hindernissen in het naderingsvliegpad met een veilige marge te hebben vermeden, in staat is te landen en te stoppen of, in het geval van een watervliegtuig, een voldoende lage snelheid te bereiken binnen de beschikbare landingsafstand op om het even welk luchtvaartterrein of vluchtuitvoeringslocatie. Er wordt rekening gehouden met verwachte variaties in de naderings- en landingstechnieken, indien dit niet gebeurd is bij de vastlegging van de prestatiegegevens.

SUBDEEL D

INSTRUMENTEN, GEGEVENS EN APPARATUUR

SECTIE 1

Vleugelvliegtuigen

NCC.IDE.A.100 Instrumenten en apparatuur — algemeen

a) De bij dit subdeel vereiste instrumenten en apparatuur worden goedgekeurd overeenkomstig de toepasselijke luchtwaardigheidseisen, voor zover ze:

1. door de cockpitbemanning worden gebruikt om het vliegpad te controleren;

2. worden gebruikt om te voldoen aan NCC.IDE.A.245;

3. worden gebruikt om te voldoen aan NCC.IDE.A.250, of

4. in het vleugelvliegtuig zijn geïnstalleerd.

b) Voor de volgende apparatuur — voor zover die bij dit subdeel is vereist — is geen goedkeuring nodig:

1. reservezekeringen;

2. onafhankelijk werkende draagbare lampen;

3. een nauwkeurig uurwerk;

4. kaarthouders;

5. verbandtrommels;

6. overlevings- en noodsignaalapparatuur;

7. zeeankers en uitrusting voor het aanmeren, en

8. bevestigingssystemen voor kinderen.

c) Voor instrumenten en apparatuur die bij dit subdeel niet worden vereist en alle andere apparatuur die niet bij andere toepasselijke bijlagen is vereist, maar die wel op een vlucht wordt meegenomen, geldt het volgende:

▼M1

1. de informatie die door deze instrumenten, apparatuur of accessoires daarbij wordt verstrekt, mag door de cockpitbemanning niet worden gebruikt om te voldoen aan bijlage I bij Verordening (EG) nr. 216/2008 of NCC.IDE.A.245 en NCC.IDE.A.250, en

2. de instrumenten en apparatuur mogen geen nadelige invloed hebben op de luchtwaardigheid van het vliegtuig, ook niet bij uitval of storingen.

d) Instrumenten en apparatuur zijn vlot bedienbaar of bereikbaar vanaf de post van het cockpitbemanningslid dat die instrumenten of apparatuur moet gebruiken.

e) Instrumenten die door een willekeurig lid van de cockpitbemanning worden gebruikt, zijn zo opgesteld dat die persoon de aanwijzingen vlot vanaf zijn/haar post kan zien en daarbij zo weinig mogelijk hoeft af te wijken van de houding en kijkrichting die hij/zij normaal inneemt als hij/zij voorwaarts langs het vliegpad kijkt.

f) Alle vereiste noodapparatuur moet vlot bereikbaar zijn voor direct gebruik.

NCC.IDE.A.105 Minimumuitrusting voor de vlucht

Aan een vlucht mag niet worden begonnen als een van de voor de voorgenomen vlucht vereiste instrumenten, apparaten of functies van het vliegtuig niet werkt of ontbreekt, tenzij:

a) het vliegtuig wordt geëxploiteerd in overeenstemming met de minimumuitrustingslijst (MEL) van de exploitant;

b) de exploitant van de bevoegde autoriteit toestemming krijgt om het vliegtuig te exploiteren binnen de beperkingen van de basisminimumuitrustingslijst (MMEL), of

c) voor het vliegtuig een vliegvergunning is afgegeven overeenkomstig de toepasselijke luchtwaardigheidseisen.

NCC.IDE.A.110 Elektrische reservezekeringen

Vliegtuigen worden uitgerust met elektrische reservezekeringen, met de grenswaarden die vereist zijn voor volledige circuitbescherming, voor de vervanging van zekeringen die tijdens de vlucht mogen worden vervangen.

NCC.IDE.A.115 Lichten

Vliegtuigen die overdag worden gebruikt, worden uitgerust met:

a) een antibotsingsverlichtingssysteem;

b) navigatie-/positielichten;

c) een landingslicht;

d) door het elektrische systeem van het vliegtuig gevoede verlichting die zorgt voor een afdoende verlichting van alle instrumenten en apparatuur die essentieel zijn voor het veilige gebruik van het vliegtuig;

e) door het elektrische systeem van het vliegtuig gevoede verlichting die zorgt voor verlichting in alle passagierscompartimenten;

f) een onafhankelijk werkende draagbare lamp voor elke bemanningspost, en

g) de verlichting die nodig is om te voldoen aan internationale voorschriften ter voorkoming van botsingen op zee in geval van watervliegtuigen.

NCC.IDE.A.120 VFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur

a) Vliegtuigen waarmee VFR-vluchten overdag worden uitgevoerd, worden uitgerust met een middel om het volgende weer te geven:

1. de magnetische koers;

2. de tijd in uren, minuten en seconden;

▼**M1**

3. de drukhoogte;

4. de aangegeven vliegsnelheid;

5. de slip, en

6. het Machgetal, indien de snelheidsbeperkingen worden uitgedrukt in Mach.

b) Vliegtuigen waarmee vluchten worden uitgevoerd bij zichtweersomstandigheden (VMC) boven water zonder dat er land in zicht is, of bij zichtweersomstandigheden 's nachts, of in omstandigheden waarbij het gewenste vliegpad van het vliegtuig niet kan worden behouden zonder verwijzing naar een of meer aanvullende instrumenten, worden, naast het bepaalde onder a), uitgerust met:

1. een middel om het volgende te meten en weer te geven:

i) de bocht en slip;

ii) de vlieghouding;

iii) de verticale snelheid, en

iv) de gestabiliseerde koers;

2. een middel om aan te geven dat de stroomvoorziening naar de vlieginstrumenten onvoldoende is, en

3. een inrichting ter voorkoming van storingen in het krachtens a), punt 4, vereiste systeem voor het aangeven van de vliegsnelheid wegens condensatie of ijsvorming.

c) Wanneer voor de vluchtuitvoering twee piloten zijn vereist, zijn vliegtuigen uitgerust met een aparte aanvullende inrichting die het volgende weergeeft:

1. de drukhoogte;

2. de aangegeven vliegsnelheid;

3. de slip, of de bocht en slip, indien van toepassing;

4. de vlieghouding, indien van toepassing;

5. de verticale snelheid, indien van toepassing;

6. de gestabiliseerde koers, indien van toepassing, en

7. het Machgetal, indien de snelheidsbeperkingen worden uitgedrukt in Mach, indien van toepassing.

NCC.IDE.A.125 IFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur

Vliegtuigen waarmee overdag IFR-vluchten worden uitgevoerd, worden uitgerust met:

a) een middel om het volgende te meten en weer te geven:

1. de magnetische koers;

2. de tijd in uren, minuten en seconden;

3. de drukhoogte;

4. de aangegeven vliegsnelheid;

5. de verticale snelheid;

6. de bocht en slip;

7. de vlieghouding,

8. de gestabiliseerde koers;

9. de buitentemperatuur, en

10. het Machgetal, indien de snelheidsbeperkingen worden uitgedrukt in Mach;

▼M1

b) een middel om aan te geven dat de stroomvoorziening naar de vlieginstrumenten onvoldoende is;

c) wanneer voor de vluchtuitvoering twee piloten zijn vereist, een aparte aanvullende inrichting die het volgende weergeeft voor de tweede piloot:

1. de drukhoogte;

2. de aangegeven vliegsnelheid;

3. de verticale snelheid;

4. de bocht en slip;

5. de vlieghouding;

6. de gestabiliseerde koers, en

7. het Machgetal, indien de snelheidsbeperkingen worden uitgedrukt in Mach, voor zover van toepassing;

d) een inrichting ter voorkoming van storingen in de krachtens a), punt 4, en c), punt 2, vereiste systemen voor het aangeven van de vliegsnelheid wegens condensatie of ijsvorming;

e) een alternatieve bron voor de statische druk;

f) een kaarthouder die zo is opgesteld dat de kaart gemakkelijk leesbaar is en die tijdens nachtvluchten kan worden verlicht;

g) een tweede onafhankelijk instrument om de hoogte te meten en weer te geven, en

h) een noodstroomvoorziening die onafhankelijk is van het normale elektriciteitsvoorzieningssysteem en waarmee het systeem voor hoogteweergave minstens 30 minuten kan worden gevoed en verlicht. De noodstroomvoorziening treedt automatisch in werking als de normale elektriciteitsvoorziening volledig uitvalt; op de hoogteweergave wordt duidelijk aangegeven dat het instrument op noodstroom werkt.

NCC.IDE.A.130 Aanvullende uitrusting voor de uitvoering van IFR-vluchten met één piloot

Vliegtuigen waarmee IFR-vluchten worden uitgevoerd met één piloot worden uitgerust met een automatische piloot die ten minste in staat is om een vaste hoogte en koers aan te houden.

NCC.IDE.A.135 Terreinvermijdings- en waarschuwingssysteem (TAWS)

Vliegtuigen met schroefturbinemotoren met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 5 700 kg of een maximale passagiersconfiguratie van meer dan negen worden uitgerust met een TAWS dat voldoet aan de eisen voor:

a) klasse A-uitrusting, als vermeld in een aanvaardbare norm, in het geval van vliegtuigen waarvoor het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven na 1 januari 2011, of

b) klasse B-uitrusting, als vermeld in een aanvaardbare norm, in het geval van vliegtuigen waarvoor het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven op of vóór 1 januari 2011.

NCC.IDE.A.140 Boordinstallatie ter voorkoming van botsingen (Airborne Collission Avoidance System, ACAS)

Tenzij anders bepaald in Verordening (EU) nr. 1332/2011, worden vliegtuigen met schroefturbinemotoren met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 5 700 kg of een maximale passagiersconfiguratie van meer dan 19 uitgerust met ACAS II.

▼M1

NCC.IDE.A.145 Weerradarapparatuur aan boord

De volgende vliegtuigen worden uitgerust met weerradarapparatuur aan boord wanneer ze 's nachts of onder instrumentweersomstandigheden (IMC) worden gebruikt in gebieden waar zich naar verwachting langs de route onweersbuien of andere potentieel gevaarlijke, binnen de detectieresolutiegrenzen van de boordweerradar vallende weersomstandigheden kunnen voordoen:

a) vliegtuigen met een drukcabine;

b) vliegtuigen zonder drukcabine met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 5 700 kg, en

c) vliegtuigen zonder drukcabine met een maximale passagiersconfiguratie van meer dan negen.

NCC.IDE.A.150 Aanvullende apparatuur voor vluchtuitvoering bij mogelijke ijsvorming bij nacht

a) Vliegtuigen die worden gebruikt onder verwachte of daadwerkelijke ijsvormingsomstandigheden bij nacht worden uitgerust met een lichtinstallatie of andere voorziening om de ijsvorming waar te nemen.

b) De te gebruiken lichtinstallatie mag geen schittering of weerspiegeling veroorzaken die bemanningsleden zou kunnen hinderen bij de uitvoering van hun taken.

NCC.IDE.A.155 Intercomsysteem voor de cockpitbemanning

Vliegtuigen die worden bestuurd door een cockpitbemanning van meer dan één persoon worden uitgerust met een intercomsysteem voor de cockpitbemanning, met inbegrip van koptelefoons en microfoons voor gebruik door alle cockpitbemanningsleden.

NCC.IDE.A.160 Cockpitgeluidsrecorder

a) De volgende vliegtuigen worden uitgerust met een cockpitgeluidsrecorder:

   1. vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 27 000 kg en waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2016, en

   2. vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 2 250 kg:

      i) die gecertificeerd zijn voor vluchtuitvoering met een minimumbemanning van ten minste 2 piloten;

      ii) die zijn uitgerust met één of meer turbinestraalmotoren of met meer dan één schroefturbinemotor, en

      iii) waarvoor voor het eerst een typecertificaat is afgegeven op of na 1 januari 2016.

b) De cockpitgeluidsrecorder kan ten minste de gegevens bewaren die zijn opgenomen gedurende de laatste 2 uur.

c) De cockpitgeluidsrecorder maakt opnames met tijdsaanduiding van:

   1. mondelinge radioberichten die vanuit de cockpit worden verzonden of daar worden ontvangen;

   2. de mondelinge communicatie tussen leden van de cockpitbemanning in de cockpit via het intercomsysteem en de omroepinstallatie van het vliegtuig, indien geïnstalleerd;

   3. de auditieve omgeving van de cockpit, met inbegrip van een ononderbroken opname van de geluidssignalen welke worden ontvangen van elke in gebruik zijnde, aan een galg of statief bevestigde of in een masker gemonteerde microfoon, en

   4. de stem- of geluidssignalen ter identificatie van navigatie- of naderingshulpmiddelen die naar een koptelefoon of luidspreker worden doorgeleid.

▼M1

d) De cockpitgeluidsrecorder begint met opnemen vóór het vliegtuig zich op eigen kracht voortbeweegt en gaat door met opnemen tot de vlucht is beëindigd en het vliegtuig zich niet langer op eigen kracht kan voortbewegen.

e) Bovendien begint de cockpitgeluidsrecorder, naast het bepaalde onder d), voor zover de stroomvoorziening dat mogelijk maakt, zo vroeg mogelijk met opnemen tijdens de cockpitcontroles vóór het starten van de motor bij het begin van de vlucht tot aan de cockpitcontroles onmiddellijk na het uitschakelen van de motor aan het einde van de vlucht.

f) De cockpitgeluidsrecorder is voorzien van een hulpmiddel dat het mogelijk maakt om het apparaat in water op te sporen.

NCC.IDE.A.165 Vluchtgegevensrecorder

a) Vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 5 700 kg en waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2016, worden uitgerust met een vluchtgegevensrecorder die gegevens digitaal opneemt en opslaat en waarmee die gegevens gemakkelijk en snel uit het opslagmedium kunnen worden opgevraagd.

b) De vluchtgegevensrecorder neemt de parameters op die vereist zijn om het vliegpad, de snelheid, de vlieghouding, het motorvermogen, de configuratie en de exploitatie van het vliegtuig accuraat te bepalen en kan minstens de in de voorgaande 25 uur opgenomen gegevens bewaren.

c) De gegevens worden verkregen uit bronnen in het vliegtuig die nauwkeurige correlatie met de aan de cockpitbemanning getoonde informatie mogelijk maken.

d) De vluchtgegevensrecorder begint automatisch met opnemen vóór het vliegtuig zich op eigen kracht kan voortbewegen en stopt automatisch met opnemen wanneer het vliegtuig zich niet langer op eigen kracht kan voortbewegen.

e) De vluchtgegevensrecorder is voorzien van een hulpmiddel dat het mogelijk maakt om het apparaat in water op te sporen.

NCC.IDE.A.170 Datalinkrecorder

a) Vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2016 en die over datalinkcommunicatiemogelijkheden beschikken en verplicht zijn uitgerust met een cockpitgeluidsrecorder, leggen de volgende opnames vast op een recorder, indien van toepassing:

1. datalinkberichten in het kader van de communicatie tussen luchtverkeersdiensten en het vliegtuig, met inbegrip van berichten die betrekking hebben op de volgende toepassingen:

   i) initiëring van de datalink;

   ii) communicatie tussen de verkeersleider en de piloot;

   iii) gericht toezicht;

   iv) vluchtinformatie;

   v) voor zover mogelijk, gegeven de architectuur van het systeem, signalen om het luchtvaartuig te volgen;

   vi) voor zover mogelijk, gegeven de architectuur van het systeem, operationele controlegegevens van het luchtvaartuig, en

   vii) voor zover mogelijk, gegeven de architectuur van het systeem, grafische voorstellingen;

2. informatie die een correlatie mogelijk maakt met geassocieerde gegevens die gerelateerd zijn aan datalinkcommunicatie en apart van het vliegtuig worden opgeslagen, en

▼M1

3. informatie over het tijdstip en de prioriteit van datalinkberichten, rekening houdend met de architectuur van het systeem.

b) De recorder maakt gebruik van een digitale methode voor het opnemen en opslaan van gegevens en informatie en een methode die het mogelijk maakt die gegevens gemakkelijk en snel op te vragen. De opnamemethode moet zodanig zijn dat gegevens kunnen worden gekoppeld aan op de grond vastgelegde gegevens.

c) De recorder kan gegevens bewaren gedurende ten minste dezelfde tijd als die welke in NCC.IDE.A.160 is vastgesteld voor de cockpitgeluidsrecorder.

d) De recorder is voorzien van een hulpmiddel dat het mogelijk maakt om het apparaat in water op te sporen.

e) De eisen die van toepassing zijn op de start- en stoplogica van de recorder zijn dezelfde als de in NCC.IDE.A.160, onder d) en e), vermelde eisen voor de start- en stoplogica van de cockpitgeluidsrecorder.

NCC.IDE.A.175 Gecombineerde vluchtgegevens- en cockpitgeluidsrecorder

Aan de voorschriften met betrekking tot de cockpitgeluidsrecorder en de vluchtgegevensrecorder kan worden voldaan door middel van:

a) een gecombineerde cockpitgeluids- en vluchtgegevensrecorder in geval van vliegtuigen die verplicht met een cockpitgeluidsrecorder of een vluchtgegevensrecorder zijn uitgerust, of

b) twee gecombineerde vluchtgegevens- en cockpitgeluidsrecorders in geval van vliegtuigen die verplicht met een cockpitgeluidsrecorder en een vluchtgegevensrecorder zijn uitgerust.

NCC.IDE.A.180 Zitplaatsen, veiligheidsgordels, bevestigingssystemen en bevestigingssystemen voor kinderen

a) Vliegtuigen worden uitgerust met:

1. een stoel of ligplaats voor elke persoon aan boord van 24 maanden of ouder;

2. een veiligheidsgordel voor elke passagiersstoel en koppelriemen voor elke ligplaats;

3. een bevestigingssysteem voor kinderen voor elke persoon aan boord van jonger dan 24 maanden;

4. een veiligheidsgordel met een schoudersysteem die is voorzien van een inrichting die het bovenlichaam van de inzittende automatisch tegenhoudt in geval van snelle vaartvermindering:

i) voor elke cockpitbemanningsstoel en voor elke stoel naast een pilotenstoel, en

ii) voor elke waarnemersstoel in de cockpit,

en

5. een veiligheidsgordel met een schoudersysteem voor de stoelen voor de minimaal vereiste cabinebemanning, in het geval van vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid na 31 december 1980 is afgegeven.

b) Een veiligheidsgordel met een schoudersysteem:

1. is voorzien van een éénpuntsontkoppelingsmechanisme, en

2. is voor elke cockpitbemanningsstoel, voor elke stoel naast een pilotenstoel en voor de stoelen voor de minimaal vereiste cabinebemanning voorzien van twee schouderbanden en een veiligheidsgordel die onafhankelijk kunnen worden gebruikt.

▼M1

NCC.IDE.A.185 „Fasten seat belt”- en „no smoking”-tekens

Vliegtuigen waarin niet alle passagierszitplaatsen zichtbaar zijn vanuit de stoel(en) van de cockpitbemanning worden uitgerust met een inrichting om aan alle passagiers en de cabinebemanning aan te geven wanneer de gordels moeten worden vastgemaakt en wanneer roken verboden is.

NCC.IDE.A.190 Verbandtrommels voor eerste hulp bij ongevallen

a) Vliegtuigen worden uitgerust met verbandtrommels voor eerste hulp bij ongevallen, in overeenstemming met tabel 1.

Tabel 1

Vereist aantal verbandtrommels

Aantal geïnstalleerde passagiersstoelen	Vereist aantal verbandtrommels
0-100	1
101-200	2
201-300	3
301-400	4
401-500	5
501 of meer	6

b) De verbandtrommels moeten:

1. vlot bereikbaar zijn voor gebruik, en

2. na gebruik worden aangevuld.

NCC.IDE.A.195 Aanvullende ademhalingszuurstof — vliegtuigen met drukcabine

a) Vliegtuigen met drukcabine waarmee vluchten worden uitgevoerd op een hoogte die zuurstofvoorziening vereist overeenkomstig het bepaalde onder b), worden uitgerust met zuurstofapparatuur waarmee de vereiste zuurstofvoorraden kunnen worden opgeslagen en toegediend.

b) Vliegtuigen met drukcabine waarmee vluchten worden uitgevoerd boven een hoogte waarbij de drukhoogte in de passagierscompartimenten meer dan 10 000 ft bedraagt, voeren voldoende ademhalingszuurstof mee voor:

1. alle bemanningsleden en:

i) 100 % van de passagiers voor perioden waarin de cabinedrukhoogte meer is dan 15 000 ft, maar in geen enkel geval minder dan 10 minuten aan voorraad;

ii) minstens 30 % van de passagiers voor perioden waarin, bij drukverlies en rekening houdende met de omstandigheden van de vlucht, de drukhoogte in het passagierscompartiment tussen 14 000 ft en 15 000 ft bedraagt, en

iii) minstens 10 % van de passagiers voor perioden van meer dan 30 minuten wanneer de drukhoogte in het passagierscompartiment tussen 10 000 ft en 14 000 ft bedraagt;

▼M1

2. alle inzittenden van het passagierscompartiment gedurende minstens 10 minuten, in het geval van vliegtuigen waarmee vluchten worden uitgevoerd op drukhoogten boven 25 000 ft, of onder die drukhoogte maar in omstandigheden die het onmogelijk maken veilig binnen 4 minuten te dalen tot een drukhoogte van 13 000 ft.

c) Vliegtuigen met drukcabine waarmee vluchten op een hoogte van meer dan 25 000 ft worden uitgevoerd, worden bovendien uitgerust met:

1. een inrichting om de cockpitbemanning te waarschuwen in geval van drukverlies, en

2. zuurstofmaskers van een type dat snel kan worden opgezet, voor gebruik door de cockpitbemanning.

NCC.IDE.A.200 Aanvullende ademhalingszuurstof — vliegtuigen zonder drukcabine

a) Vliegtuigen zonder drukcabine waarmee vluchten worden uitgevoerd op een hoogte die zuurstofvoorziening vereist overeenkomstig het bepaalde onder b), worden uitgerust met zuurstofapparatuur waarmee de vereiste zuurstofvoorraden kunnen worden opgeslagen en toegediend.

b) Vliegtuigen zonder drukcabine waarmee vluchten worden uitgevoerd boven een hoogte waarbij de drukhoogte in de passagierscompartimenten meer dan 10 000 ft bedraagt, voeren voldoende ademhalingszuurstof mee voor:

1. alle bemanningsleden en minstens 10 % van de passagiers voor perioden van meer dan 30 minuten wanneer de drukhoogte in het passagierscompartiment tussen 10 000 ft en 13 000 ft bedraagt, en

2. alle bemanningsleden en passagiers voor alle perioden dat de drukhoogte in de passagierscompartimenten meer dan 13 000 ft bedraagt.

NCC.IDE.A.205 Handbrandblussers

a) Vliegtuigen worden uitgerust met ten minste één handbrandblusser:

1. in de cockpit, en

2. in elk passagierscompartiment dat gescheiden is van de cockpit, tenzij het compartiment vlot toegankelijk is voor de cockpitbemanning.

b) Het type en de hoeveelheid blusmiddel voor de vereiste brandblussers dient geschikt te zijn voor het soort brand dat kan optreden in het compartiment waarvoor de blusser bestemd is en voor het minimaliseren van het risico op vorming van giftige gasconcentraties in personencompartimenten.

NCC.IDE.A.206 Bijlen en breekijzers

a) Vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 5 700 kg of een maximale passagiersconfiguratie van meer dan negen worden uitgerust met ten minste één bijl of breekijzer, dat zich in de cockpit bevindt.

b) In het geval van vliegtuigen met een maximale passagiersconfiguratie van meer dan 200 dient een extra bijl of breekijzer in of in de omgeving van de achterste boordkeuken te worden geplaatst.

c) Bijlen en breekijzers die in het passagierscompartiment zijn geplaatst, mogen niet zichtbaar zijn voor de passagiers.

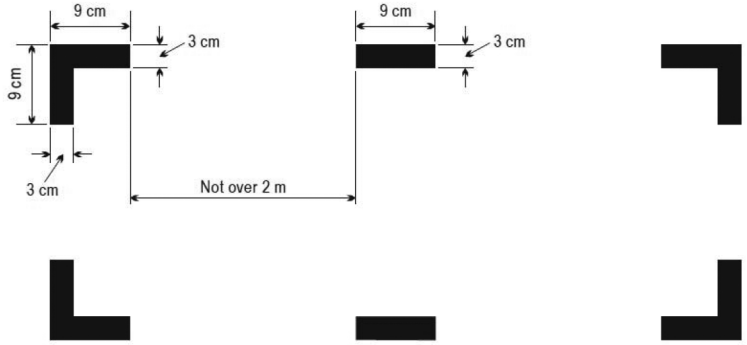
▼M1

NCC.IDE.A.210 Markering van openhakplaatsen

Indien bepaalde delen van de romp van het vliegtuig zijn gemarkeerd als zijnde geschikt om in geval van nood open te worden gehakt door reddingsploegen, zijn deze delen gemarkeerd als in figuur 1.

Figuur 1

Markering van openhakplaatsen



NCC.IDE.A.215 Plaatsaanduidende noodzender (ELT)

a) Vliegtuigen worden uitgerust met:

1. een plaatsaanduidende noodzender van om het even welk type in geval van vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of vóór 1 juli 2008;

2. een automatische plaatsaanduidende noodzender in geval van vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven na 1 juli 2008.

b) Plaatsaanduidende noodzenders van om het even welk type moeten tegelijkertijd op 121,5 MHz en 406 MHz kunnen uitzenden.

NCC.IDE.A.220 Vluchten boven water

a) De volgende vliegtuigen worden uitgerust met een zwemvest voor elke persoon aan boord of een gelijkwaardig individueel drijfmiddel voor elke persoon aan boord van jonger dan 24 maanden, opgeborgen op een plaats die vlot bereikbaar is vanuit de zit- of ligplaats van de persoon voor wie het is bedoeld:

1. landvliegtuigen boven water en op meer dan 50 zeemijlen (NM) afstand van het land of indien de start of landing plaatsvindt op een luchtvaartterrein of vluchtuitvoeringslocatie waar, volgens de mening van de gezagvoerder, het start- of naderingsvliegpad zodanig boven water is gelegen dat er een kans bestaat dat een noodlanding op het water moet worden gemaakt, en

2. watervliegtuigen waarmee vluchten boven water worden uitgevoerd.

b) Alle zwemvesten of gelijkwaardige individuele drijfmiddelen worden uitgerust met elektrische verlichting om personen gemakkelijker te kunnen opsporen.

c) Watervliegtuigen waarmee vluchten boven water worden uitgevoerd, worden uitgerust met:

1. een anker en andere uitrusting die nodig is voor het aanmeren, verankeren of manoeuvreren van het vliegtuig op het water, die in overeenstemming zijn met de grootte, het gewicht en de manoeuvreereigenschappen van het vliegtuig, en

2. uitrusting om de geluidssignalen te kunnen produceren die zijn voorgeschreven in de internationale regels voor het voorkomen van botsingen op zee, voor zover van toepassing.

▼M1

d) Als met een vliegtuig een vlucht wordt uitgevoerd waarbij de afstand tot een plaats op het land waar een noodlanding mogelijk is groter is dan die welke overeenstemt met 30 minuten vliegen tegen normale kruissnelheid of groter is dan 50 zeemijl, als dit korter is, bepaalt de gezagvoerder de risico's voor de inzittenden in geval van een noodlanding op het water. Op basis daarvan bepaalt hij of het volgende dient te worden meegenomen:

1. apparatuur waarmee noodsignalen kunnen worden gegeven;

2. voldoende reddingsvlotten om alle personen aan boord te vervoeren, die zodanig worden opgeborgen dat ze klaar zijn voor gebruik in noodgevallen, en

3. levensreddende uitrusting, met inbegrip van middelen om in leven te blijven, als passend voor de uit te voeren vlucht.

NCC.IDE.A.230 Overlevingsuitrusting

a) Vliegtuigen waarmee vluchten worden uitgevoerd boven gebieden waar opsporing en redding bijzonder moeilijk zouden zijn, worden uitgerust met de volgende uitrusting:

1. signaaluitrusting waarmee noodsignalen kunnen worden gegeven;

2. ten minste één plaatsaanduidende noodzender voor overlevenden, en

3. extra overlevingsuitrusting voor de te vliegen route, rekening houdend met het aantal personen aan boord.

b) De onder a), punt 3, vermelde extra overlevingsuitrusting hoeft niet aan boord te zijn wanneer het vliegtuig:

1. binnen een afstand blijft tot een gebied waar opsporing en redding niet bijzonder moeilijk zijn, die overeenstemt met:

i) 120 minuten bij kruissnelheid met één uitgevallen motor voor vliegtuigen die, na uitval van de kritieke motor(en) op enig punt van de route of geplande uitwijkroutes, in staat zijn door te vliegen naar een luchtvaartterrein, of

ii) 30 minuten bij kruissnelheid voor alle andere vliegtuigen,

of

2. binnen een afstand blijft tot een voor noodlanding geschikt gebied die niet groter is dan die welke overeenkomt met 90 minuten bij kruissnelheid, voor vliegtuigen die zijn gecertificeerd in overeenstemming met het toepasselijke luchtwaardigheidsvoorschrift.

NCC.IDE.A.240 Koptelefoons

a) Vliegtuigen worden uitgerust met een koptelefoon met galg- of keelmicrofoon of een gelijkwaardig middel voor elk lid van de cockpitbemanning op zijn/haar toegewezen post in de cockpit.

b) Vliegtuigen waarmee IFR-vluchten of nachtvluchten worden uitgevoerd, worden uitgerust met een zendknop op het handmatige bedieningsinstrument voor het beperken van het stampen en rollen voor elk vereist cockpitbemanningslid.

NCC.IDE.A.245 Radiocommunicatieapparatuur

a) Wanneer vluchten volgens instrumentvoorschriften of nachtvluchten worden uitgevoerd of wanneer dit vereist is volgende toepasselijke luchtruimvoorschriften worden vliegtuigen uitgerust met radiocommunicatieapparatuur waarmee, onder normale zendomstandigheden:

1. tweewegcommunicatie kan worden gevoerd met de plaatselijke luchtverkeersleiding;

2. op elk ogenblik tijdens de vlucht meteorologische informatie kan worden ontvangen;

▼M1

3. op elk ogenblik tijdens de vlucht tweewegcommunicatie kan worden gevoerd met de luchtvaartstations en op de frequenties die door de passende autoriteit zijn voorgeschreven, en

4. communicatie tot stand kan worden gebracht op de luchtvaartnoodfrequentie 121,5 MHz.

b) Als meer dan een communicatieapparaat vereist is, moet elk apparaat onafhankelijk van de andere werken, zodat het uitvallen van een apparaat niet tot het uitvallen van de andere leidt.

NCC.IDE.A.250 Navigatieapparatuur

a) Vliegtuigen worden uitgerust met navigatieapparatuur waarmee zij kunnen vliegen overeenkomstig:

1. het ATS-vliegplan, indien van toepassing, en

2. de toepasselijke luchtruimvoorschriften.

b) Vliegtuigen worden uitgerust met voldoende navigatieapparatuur om ervoor te zorgen dat bij het uitvallen van een onderdeel van de apparatuur tijdens om het even welke fase van de vlucht, de resterende apparatuur veilige navigatie overeenkomstig het bepaalde onder a) of passende noodhandelingen mogelijk maakt.

c) Vliegtuigen waarmee vluchten worden uitgevoerd waarbij het de bedoeling is dat de landing plaatsvindt in instrumentweersomstandigheden (IMC) worden uitgerust met geschikte apparatuur die in staat is om het vliegtuig te geleiden naar een punt van waaraf een visuele landing kan worden uitgevoerd. Deze apparatuur moet geleiding kunnen geven voor elk luchtvaartterrein waarop het vliegtuig voornemens is in instrumentweersomstandigheden te landen en voor alle aangewezen uitwijkluchtvaartterreinen.

NCC.IDE.A.255 Transponder

Vliegtuigen worden uitgerust met een SSR-transponder (Secondary Surveillance Radar) voor drukhoogtemelding en elke andere SSR-transpondercapaciteit die is voorgeschreven voor de af te leggen vliegroute.

NCC.IDE.A.260 Beheer van elektronische navigatiegegevens

a) De exploitant mag alleen gegevensproducten gebruiken uit een navigatiedatabank ter ondersteuning van een navigatietoepassing die voldoet aan integriteitsnormen die toereikend zijn voor het voorgenomen gebruik van de gegevens.

b) Wanneer gegevensproducten uit een navigatiedatabank een navigatietoepassing ondersteunen die nodig is voor een vluchtuitvoering waarvoor op grond van bijlage V (deel-SPA) bij Verordening (EU) nr. 965/2012 toestemming is vereist, dient de exploitant aan de bevoegde autoriteit aan te tonen dat het toegepaste proces en het geleverde product voldoen aan integriteitsnormen die toereikend zijn voor het voorgenomen gebruik van de gegevens.

c) De exploitant houdt voortdurend toezicht op de integriteit van zowel het proces als de producten, hetzij direct, hetzij door toezicht te houden op de naleving door derde leveranciers.

d) De exploitant garandeert dat actuele en ongewijzigde elektronische navigatiegegevens worden verstrekt aan en geïntegreerd in alle vliegtuigen die deze gegevens nodig hebben.

▼**M1**

SECTIE 2

Helikopters

NCC.IDE.H.100 Instrumenten en apparatuur — algemeen

a) De volgens dit deel vereiste instrumenten en apparatuur moeten worden goedgekeurd overeenkomstig de toepasselijke luchtwaardigheidseisen, voor zover ze:

1. door de cockpitbemanning worden gebruikt om het vliegpad te controleren;

2. worden gebruikt om te voldoen aan NCC.IDE.H.245;

3. worden gebruikt om te voldoen aan NCC.IDE.H.250, of

4. in de helikopter zijn geïnstalleerd.

b) Voor de volgende apparatuur — voor zover die bij dit subdeel is vereist — is geen goedkeuring nodig:

1. onafhankelijk werkende draagbare lampen;

2. een nauwkeurig uurwerk;

3. kaarthouders;

4. verbandtrommels;

5. overlevings- en noodsignaalapparatuur;

6. zeeankers en uitrusting voor het aanmeren, en

7. bevestigingssystemen voor kinderen.

c) Voor instrumenten en apparatuur die bij dit subdeel niet worden vereist en alle andere apparatuur die niet bij andere toepasselijke bijlagen is vereist, maar die wel op een vlucht wordt meegenomen, geldt het volgende:

1. de informatie die door deze instrumenten, apparatuur of accessoires wordt verstrekt, mag door de cockpitbemanning niet worden gebruikt om te voldoen aan bijlage I bij Verordening (EG) nr. 216/2008 of NCC.IDE.H.245 en NCC.IDE.H.250, en

2. De instrumenten en apparatuur mogen geen nadelige invloed hebben op de luchtwaardigheid van de helikopter, ook niet bij uitval of storingen.

d) Instrumenten en apparatuur moeten vlot bedienbaar of bereikbaar zijn vanaf de post van het cockpitbemanningslid dat die instrumenten of apparatuur moet gebruiken.

e) Instrumenten die door een willekeurig lid van de cockpitbemanning worden gebruikt, zijn zo opgesteld dat die persoon de aanwijzingen vlot vanaf zijn/haar post kan zien en daarbij zo weinig mogelijk hoeft af te wijken van de houding en kijkrichting die hij/zij normaal inneemt als hij/zij voorwaarts langs het vliegpad kijkt.

f) Alle vereiste noodapparatuur moet vlot bereikbaar zijn voor direct gebruik.

NCC.IDE.H.105 Minimumuitrusting voor de vlucht

Aan een vlucht mag niet worden begonnen wanneer enige van de voor de voorgenomen vlucht vereiste instrumenten, apparaten of functies van de helikopter niet werken of ontbreken, tenzij:

a) de helikopter wordt geëxploiteerd in overeenstemming met de minimumuitrustingslijst (MEL) van de exploitant;

▼M1

b) de exploitant van de bevoegde autoriteit toestemming krijgt om de helikopter te exploiteren binnen de beperkingen van de basisminimumuitrustingslijst (MMEL), of

c) voor de helikopter een vliegvergunning is afgegeven overeenkomstig de toepasselijke luchtwaardigheidseisen.

NCC.IDE.H.115 Lichten

Helikopters waarmee nachtvluchten worden uitgevoerd, worden uitgerust met:

a) een antibotsingsverlichtingssysteem;

b) navigatie-/positielichten;

c) een landingslicht;

d) door het elektrische systeem van de helikopter gevoede lichten die zorgen voor voldoende verlichting van alle instrumenten en apparatuur die essentieel zijn voor veilige vluchtuitvoeringen met de helikopter;

e) door het elektrische systeem van de helikopter gevoede lichten die zorgen voor verlichting in alle passagierscompartimenten;

f) een onafhankelijk werkende draagbare lamp voor elke bemanningspost, en

g) de verlichting die nodig is om te voldoen aan de internationale voorschriften ter voorkoming van botsingen op zee indien de helikopter een amfibievaartuig is.

NCC.IDE.H.120 VFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur

a) Helikopters waarmee overdag VFR-vluchten worden uitgevoerd, worden uitgerust met een middel om het volgende te meten en weer te geven:

1. de magnetische koers;

2. de tijd in uren, minuten en seconden;

3. de drukhoogte;

4. de aangegeven vliegsnelheid, en

5. de slip.

b) Helikopters waarmee vluchten bij zichtweersomstandigheden (VMC) boven water worden uitgevoerd zonder dat er land in zicht is, of bij zichtweersomstandigheden 's nachts, of bij een zicht van minder dan 1 500 m, of in omstandigheden waarbij het gewenste vliegpad van de helikopter niet kan worden aangehouden zonder verwijzing naar een of meer aanvullende instrumenten, worden, naast het bepaalde onder a), uitgerust met:

1. een middel om het volgende te meten en weer te geven:

i) de vlieghouding;

ii) de verticale snelheid, en

iii) de gestabiliseerde koers;

2. een middel om aan te geven dat de stroomvoorziening naar de vluchtinstrumenten onvoldoende is, en

3. een inrichting ter voorkoming van storingen in het krachtens a), punt 4, vereiste systeem voor het aangeven van de vliegsnelheid wegens condensatie of ijsvorming.

▼M1

c) Wanneer twee piloten vereist zijn voor de vlucht worden helikopters uitgerust met een aparte aanvullende inrichting voor de weergave van:

1. de drukhoogte;
2. de aangegeven vliegsnelheid;
3. de slip;
4. de vlieghouding, indien van toepassing;
5. de verticale snelheid, indien van toepassing, en
6. de gestabiliseerde koers, indien van toepassing.

NCC.IDE.H.125 IFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur

Helikopters waarmee overdag IFR-vluchten worden uitgevoerd, worden uitgerust met:

a) een middel om het volgende te meten en weer te geven:

1. de magnetische koers;
2. de tijd in uren, minuten en seconden;
3. de drukhoogte;
4. de aangegeven vliegsnelheid;
5. de verticale snelheid;
6. de slip;
7. de vlieghouding;
8. de gestabiliseerde koers, en
9. de buitentemperatuur;

b) een middel om aan te geven dat de stroomvoorziening naar de vlieginstrumenten onvoldoende is;

c) wanneer twee piloten vereist zijn voor de vlucht, een aparte aanvullende inrichting ter weergave van:

1. de drukhoogte;
2. de aangegeven vliegsnelheid;
3. de verticale snelheid;
4. de slip;
5. de stand, en
6. de gestabiliseerde koers;

d) een inrichting ter voorkoming van storingen in de krachtens a), punt 4, en c), punt 2, vereiste systemen voor het aangeven van de vliegsnelheid wegens condensatie of ijsvorming;

e) een alternatieve bron voor de statische druk;

f) een kaarthouder die zo is opgesteld dat de kaart gemakkelijk leesbaar is en die tijdens nachtvluchten kan worden verlicht, en

g) een aanvullend stand-by-instrument voor het meten en weergeven van de vlieghouding.

NCC.IDE.H.130 Aanvullende uitrusting voor de uitvoering van IFR-vluchten met één piloot

Helikopters waarmee IFR-vluchten worden uitgevoerd met één piloot worden uitgerust met een automatische piloot waarmee ten minste een vaste hoogte en koers kan worden aangehouden.

▼M1

NCC.IDE.H.145 Weerradarapparatuur aan boord

Helikopters met een maximale passagiersconfiguratie van meer dan negen waarmee IFR-vluchten of nachtvluchten worden uitgevoerd, worden uitgerust met weerradarapparatuur wanneer uit actuele weerberichten blijkt dat zich naar verwachting langs de te vliegen route onweersbuien of andere potentieel gevaarlijke, binnen de detectieresolutiegrenzen van boordweerradar vallende weersomstandigheden kunnen voordoen.

NCC.IDE.H.150 Aanvullende apparatuur voor vluchtuitvoering bij mogelijke ijsvorming bij nacht

a) Helikopters die worden gebruikt onder verwachte of daadwerkelijke ijsvormingsomstandigheden bij nacht worden uitgerust met een lichtinstallatie of een andere voorziening om de ijsvorming waar te nemen.

b) De te gebruiken lichtinstallatie mag geen schittering of weerspiegeling veroorzaken die bemanningsleden zou kunnen hinderen bij de uitvoering van hun taken.

NCC.IDE.H.155 Intercomsysteem voor de cockpitbemanning

Helikopters die worden bestuurd door een cockpitbemanning van meer dan één persoon worden uitgerust met een intercomsysteem voor de cockpitbemanning, met inbegrip van hoofdtelefoons en microfoons voor gebruik door alle cockpitbemanningsleden.

NCC.IDE.H.160 Cockpitgeluidsrecorder

a) Helikopters met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 7 000 kg waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2016, worden uitgerust met een cockpitgeluidsrecorder.

b) Met deze cockpitgeluidsrecorder kunnen minstens de opnames van de laatste 2 uur worden bewaard.

c) De cockpitgeluidsrecorder maakt opnames met tijdsaanduiding van:

   1. mondelinge radioberichten die vanuit de cockpit worden verzonden of in de cockpit worden ontvangen;

   2. de mondelinge communicatie tussen leden van de cockpitbemanning in de cockpit via het intercomsysteem en de omroepinstallatie, indien geïnstalleerd;

   3. de auditieve omgeving van de cockpit, met inbegrip van een ononderbroken opname van de geluidssignalen die worden ontvangen van elke microfoon van een cockpitbemanningslid, en

   4. de stem- of geluidssignalen ter identificatie van navigatie- of naderingshulpmiddelen die naar een koptelefoon of luidspreker worden doorgestuurd.

d) De cockpitgeluidsrecorder begint automatisch met opnemen vóór de helikopter zich op eigen kracht voortbeweegt en gaat door met opnemen tot de vlucht is beëindigd en de helikopter zich niet langer op eigen kracht kan voortbewegen.

e) Bovendien begint de cockpitgeluidsrecorder, naast het bepaalde onder d), voor zover de stroomvoorziening dat mogelijk maakt, zo vroeg mogelijk met opnemen tijdens de cockpitcontroles vóór het starten van de motor bij het begin van de vlucht tot aan de cockpitcontroles onmiddellijk na het uitschakelen van de motor aan het einde van de vlucht.

f) De cockpitgeluidsrecorder is voorzien van een hulpmiddel dat het mogelijk maakt om het apparaat in water op te sporen.

▼M1

NCC.IDE.H.165 Vluchtgegevensrecorder

a) Helikopters met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 3 175 kg en waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2016, worden uitgerust met een vluchtgegevensrecorder die gegevens digitaal opneemt en opslaat en waarmee die gegevens gemakkelijk en snel uit het opslagmedium kunnen worden opgevraagd.

b) De vluchtgegevensrecorder dient de parameters op te nemen die vereist zijn om het vliegpad, de snelheid, de vlieghouding, het motorvermogen, de configuratie en de exploitatie van de helikopter accuraat te bepalen en kan minstens de in de voorgaande 10 uur opgenomen gegevens bewaren.

c) De gegevens worden verkregen uit bronnen in de helikopter die nauwkeurige correlatie met de aan de cockpitbemanning getoonde informatie mogelijk maken.

d) De vluchtgegevensrecorder begint automatisch met opnemen vóór de helikopter zich op eigen kracht kan voortbewegen en stopt met opnemen wanneer de helikopter zich niet langer op eigen kracht kan voortbewegen.

e) De vluchtgegevensrecorder is voorzien van een hulpmiddel dat het mogelijk maakt om het apparaat in water op te sporen.

NCC.IDE.A.170 Datalinkrecorder

a) Helikopters waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2016 en die over datalinkcommunicatieapparatuur beschikken en verplicht zijn uitgerust met een cockpitgeluidsrecorder, nemen het volgende op met een recorder, voor zover van toepassing:

1. datalinkberichten in het kader van de communicatie tussen luchtverkeersdiensten en de helikopter, met inbegrip van berichten die betrekking hebben op de volgende toepassingen:

   i) de initiëring van de datalink;

   ii) de communicatie tussen de verkeersleider en de piloot;

   iii) gericht toezicht;

   iv) vluchtinformatie;

   v) voor zover mogelijk, gegeven de architectuur van het systeem, signalen om het luchtvaartuig te volgen;

   vi) voor zover mogelijk, gegeven de architectuur van het systeem, operationele controlegegevens van het luchtvaartuig, en

   vii) voor zover mogelijk, gegeven de architectuur van het systeem, grafische voorstellingen;

2. informatie die een correlatie mogelijk maakt met geassocieerde gegevens die gerelateerd zijn aan datalinkcommunicatie en apart van de helikopter worden opgeslagen, en

3. informatie over het tijdstip en de prioriteit van datalinkberichten, rekening houdend met de architectuur van het systeem.

b) De recorder maakt gebruik van een digitale methode voor het opnemen en opslaan van gegevens en informatie en een methode waarmee die gegevens gemakkelijk en snel kunnen worden opgevraagd. De opnamemethode moet zodanig zijn dat gegevens kunnen worden gekoppeld aan op de grond vastgelegde gegevens.

c) Met de recorder kunnen gegevens worden bewaard gedurende ten minste dezelfde tijd als die welke in NCC.IDE.H.160 is vastgesteld voor cockpitgeluidsrecorders.

▼M1

d) De recorder is voorzien van een hulpmiddel dat het mogelijk maakt om het apparaat in water op te sporen.

e) De eisen die van toepassing zijn op de start- en stoplogica van de recorder zijn dezelfde als die welke gelden voor de start- en stoplogica van de cockpitgeluidsrecorder in NCC.IDE.H.160 d) en e).

NCC.IDE.H.175 Gecombineerde vluchtgegevens- en cockpitgeluidsrecorder

Aan de eisen voor cockpitgeluidsrecorders en vluchtgegevensrecorders kan worden voldaan aan de hand van één vluchtgegevens- en cockpitgeluidsrecorder.

NCC.IDE.H.180 Zitplaatsen, veiligheidsgordels, bevestigingssystemen en bevestigingssystemen voor kinderen

a) Helikopters worden uitgerust met:

1. een stoel of ligplaats voor elke persoon aan boord van 24 maanden of ouder;

2. een veiligheidsgordel voor elke passagiersstoel en koppelriemen voor elke ligplaats;

3. voor helikopters waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 31 december 2012, een veiligheidsgordel met een schoudersysteem voor elke passagiersstoel voor passagiers van 24 maanden of ouder;

4. een bevestigingssysteem voor kinderen voor elke persoon aan boord van jonger dan 24 maanden;

5. een veiligheidsgordel met een schoudersysteem dat is voorzien van een inrichting die het bovenlichaam van de inzittende automatisch tegenhoudt in geval van snelle vaartvermindering voor elke cockpitbemanningstoel, en

6. een veiligheidsgordel met een schoudersysteem voor de stoelen voor de minimaal vereiste cabinebemanning, in het geval van helikopters waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid na 31 december 1980 is afgegeven.

b) Een veiligheidsgordel met een schoudersysteem:

1. is voorzien van een éénpuntsontkoppelingsmechanisme, en

2. is voor elke cockpitbemanningsstoel, voor elke stoel naast een pilotenstoel en voor de stoelen voor de minimaal vereiste cabinebemanning voorzien van twee schouderbanden en een veiligheidsgordel die onafhankelijk kunnen worden gebruikt.

NCC.IDE.H.185 „Fasten seat belt”- en „no smoking”-tekens

Helikopters waarin niet alle passagierszitplaatsen zichtbaar zijn vanuit de stoel(en) van de cockpitbemanning worden uitgerust met een inrichting om aan alle passagiers en de cabinebemanning aan te geven wanneer de veiligheidsgordels moeten worden vastgemaakt en wanneer roken is verboden.

NCC.IDE.H.190 Verbandtrommels voor eerste hulp bij ongevallen

a) Helikopters worden uitgerust met ten minste één verbandtrommel voor eerste hulp bij ongevallen.

b) De verbandtrommels moeten:

1. vlot bereikbaar zijn voor gebruik, en

2. na gebruik worden aangevuld.

▼M1

NCC.IDE.H.200 Aanvullende ademhalingszuurstof — helikopters zonder drukcabine

a) Helikopters zonder drukcabine waarmee vluchten worden uitgevoerd op een hoogte die zuurstofvoorziening vereist overeenkomstig het bepaalde onder b), worden uitgerust met zuurstofapparatuur waarmee de vereiste zuurstofvoorraden kunnen worden opgeslagen en toegediend.

b) Helikopters zonder drukcabine waarmee vluchten worden uitgevoerd boven een hoogte waarbij de drukhoogte in de passagierscompartimenten meer dan 10 000 ft bedraagt, voeren voldoende ademhalingszuurstof mee voor:

1. alle bemanningsleden en minstens 10 % van de passagiers voor perioden van meer dan 30 minuten wanneer de drukhoogte in het passagierscompartiment tussen 10 000 ft en 13 000 ft bedraagt, en

2. alle bemanningsleden en passagiers voor alle perioden dat de drukhoogte in de passagierscompartimenten meer dan 13 000 ft bedraagt.

NCC.IDE.H.205 Handbrandblussers

a) Helikopters worden uitgerust met ten minste één handbrandblusser:

1. in de cockpit, en

2. in elk passagierscompartiment dat gescheiden is van de cockpit, tenzij het compartiment vlot toegankelijk is voor de cockpitbemanning.

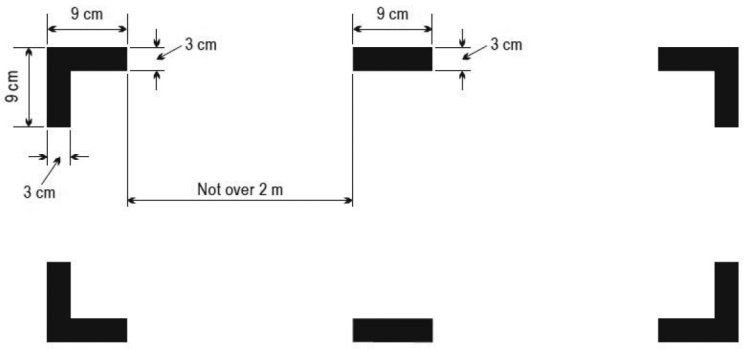
b) Het type en de hoeveelheid blusmiddel voor de vereiste brandblussers dient geschikt te zijn voor het soort brand dat kan optreden in het compartiment waarvoor de blusser bestemd is en voor het minimaliseren van het risico op vorming van giftige gasconcentraties in personencompartimenten.

NCC.IDE.H.210 Markering van openhakplaatsen

Indien bepaalde delen van de romp van de helikopter zijn gemarkeerd als zijnde geschikt om in geval van nood te worden opengehakt door reddingsploegen, zijn deze delen gemarkeerd als in figuur 1.

Figuur 1

Markering van openhakplaatsen



NCC.IDE.H.215 Plaatsaanduidende noodzender (ELT)

a) Helikopters worden uitgerust met ten minste één automatische plaatsaanduidende noodzender.

▼M1

b) Helikopters die vluchten boven water uitvoeren ter ondersteuning van offshoreactiviteiten in een vijandige omgeving en op een afstand tot het land die overeenkomt met meer dan 10 minuten vliegtijd bij normale kruissnelheid, worden uitgerust met ten minste één automatische plaatsaanduidende noodzender (ELT(AD)) voor het geval de kritieke motor uitvalt maar de helikopter een horizontale vlucht kan aanhouden.

c) Plaatsaanduidende noodzenders van om het even welk type moeten tegelijkertijd op 121,5 MHz en 406 MHz kunnen uitzenden.

NCC.IDE.H.225 Zwemvesten

a) Helikopters worden uitgerust met een zwemvest voor elke persoon aan boord of een gelijkwaardig drijfmiddel voor elke persoon aan boord van jonger dan 24 maanden, opgeborgen op een plaats die vlot bereikbaar is vanuit de zit- of ligplaats van de persoon voor wie het is bedoeld, bij vluchten:

1. boven water op een afstand tot het land die overeenstemt met meer dan 10 minuten vliegtijd bij normale kruissnelheid, waarbij de helikopter een horizontale vlucht kan aanhouden als de kritieke motor uitvalt;

2. boven water op een afstand tot het land die niet met autorotatie is te overbruggen, waarbij de helikopter geen horizontale vlucht kan aanhouden als de kritieke motor uitvalt, of

3. waarbij de start of landing plaatsvindt op een luchtvaartterrein of vluchtuitvoeringslocatie waar het start- of naderingsvliegpad zich boven water bevindt.

b) Alle zwemvesten of gelijkwaardige individuele drijfmiddelen worden uitgerust met elektrische verlichting om personen gemakkelijker te kunnen opsporen.

NCC.IDE.H.226 Overlevingspakken voor bemanningsleden

Elk bemanningslid dient een overlevingspak te dragen bij vluchten:

a) boven water ter ondersteuning van offshore-vluchten, op een afstand tot het land die overeenstemt met meer dan 10 minuten vliegtijd bij normale kruissnelheid, waarbij de helikopter een horizontale vlucht kan aanhouden als de kritieke motor uitvalt en wanneer:

1. de weerberichten of weersverwachtingen waarover de gezagvoerder beschikt, erop wijzen dat de zeetemperatuur tijdens de vlucht lager zal zijn dan 10 °C, of

2. de geschatte reddingstijd langer is dan de geschatte overlevingstijd,

of

b) wanneer de gezagvoerder dit heeft bepaald op basis van een risicobeoordeling, rekening houdende met de volgende omstandigheden:

1. het betreft een vlucht boven water op een afstand tot het land die niet met autorotatie is te overbruggen of die het niet mogelijk maakt om een veilige noodlanding te maken, waarbij de helikopter geen horizontale vlucht kan aanhouden als de kritieke motor uitvalt, en

2. de weerberichten of weersverwachtingen waarover de gezagvoerder beschikt, wijzen erop dat de zeetemperatuur tijdens de vlucht lager zal zijn dan 10 °C.

▼M1

NCC.IDE.H.227 Reddingsvlotten, plaatsaanduidende noodzenders voor overlevenden en overlevingsuitrusting voor langere vluchten boven water

Helikopters waarmee vluchten worden uitgevoerd:

a) boven water op een afstand tot het land die overeenstemt met meer dan 10 minuten vliegtijd bij normale kruissnelheid, waarbij de helikopter een horizontale vlucht kan aanhouden als de kritieke motor uitvalt, of

b) boven water op een afstand tot het land die overeenstemt met meer dan 3 minuten vliegtijd bij normale kruissnelheid, waarbij de helikopter geen horizontale vlucht kan aanhouden als de kritieke motor uitvalt, en indien de gezagvoerder dit op basis van een risicobeoordeling heeft beslist,

worden uitgerust met:

1. in het geval van een helikopter die minder dan twaalf personen vervoert, ten minste één reddingsvlot met een nominale capaciteit die niet kleiner is dan het maximale aantal personen aan boord, welk zodanig is opgeborgen dat het in noodsituaties vlot bereikbaar is;

2. in het geval van een helikopter die meer dan elf personen vervoert, ten minste twee reddingsvlotten die zodanig zijn opgeborgen dat ze in noodsituaties vlot bereikbaar zijn en die samen voldoende plaats bieden aan alle personen die aan boord kunnen worden vervoerd; als een van de reddingsvlotten verloren gaat, moet het resterende reddingsvlot voldoende capaciteit hebben om plaats te bieden aan alle personen in de helikopter;

3. ten minste één plaatsaanduidende noodzender voor overlevenden voor elk reddingsvlot, en

4. levensreddende uitrusting, met inbegrip van middelen om in leven te blijven, als passend voor de uit te voeren vlucht.

NCC.IDE.H.230 Overlevingsuitrusting

Helikopters waarmee vluchten worden uitgevoerd boven gebieden waar opsporing en redding bijzonder moeilijk zouden zijn, worden uitgerust met:

a) signaaluitrusting waarmee noodsignalen kunnen worden gegeven;

b) ten minste één plaatsaanduidende noodzender voor overlevenden, en

c) extra overlevingsuitrusting voor de te vliegen route, rekening houdend met het aantal personen aan boord.

NCC.IDE.H.231 Aanvullende eisen voor helikopters die offshore-vluchten uitvoeren in een vijandig zeegebied

Helikopters die offshore-vluchten uitvoeren in een vijandig zeegebied, op een afstand tot het land die overeenkomt met meer dan 10 minuten vliegtijd bij normale kruissnelheid, dienen aan het volgende te voldoen:

a) wanneer de weerberichten of weersverwachtingen waarover de gezagvoerder beschikt, erop wijzen dat de zeetemperatuur tijdens de vlucht lager zal zijn dan 10 °C, of wanneer de geschatte reddingstijd langer is dan de berekende overlevingstijd, of de geplande vlucht ’s nachts wordt uitgevoerd, dragen alle personen aan boord een overlevingspak.

b) Alle reddingsvlotten die overeenkomstig NCC.IDE.H.227 worden vervoerd, zijn zodanig geïnstalleerd dat ze kunnen worden gebruikt in zee-omstandigheden waarin de landings-, drijf- en trimkenmerken van de helikopter zijn geëvalueerd teneinde te voldoen aan de certificatievereisten voor noodlandingen op het water.

▼M1

c) De helikopter is uitgerust met een noodverlichtingsinstallatie met een eigen stroomvoorziening als bron van generieke verlichting van de cabine om het ontruimen van de helikopter te faciliteren.

d) Alle nooduitgangen, waaronder nooduitgangen voor de bemanning, alsook de inrichtingen om ze te openen, zijn opvallend gemarkeerd als geleiding voor inzittenden die de uitgangen bij daglicht of in het donker gebruiken. Deze markeringen zijn zodanig aangebracht dat ze zichtbaar blijven als de helikopter kapseist en de cabine onder water komt te liggen.

e) Alle niet-afwerpbare deuren die zijn aangewezen als nooduitgang bij een noodlanding op het water zijn uitgerust met een inrichting om ze in de open positie vast te zetten zodat ze de inzittenden niet hinderen bij het verlaten van de helikopter in alle zeeomstandigheden tot de maximale omstandigheden waarbij noodlanding en drijven op het water moeten worden overwogen.

f) Alle deuren, ramen of andere openingen in het passagierscompartiment die bestemd zijn om onder water te ontsnappen, worden zodanig uitgerust dat ze in een noodsituatie kunnen worden gebruikt.

g) Zwemvesten worden te allen tijde gedragen, tenzij de passagier of het bemanningslid een geïntegreerd overlevingspak draagt dat voldoet aan de gecombineerde eisen voor overlevingspakken en zwemvesten.

NCC.IDE.H.232 Helikopters die zijn gecertificeerd om vluchten boven water uit te voeren — diverse uitrusting

Helikopters die zijn gecertificeerd om vluchten boven water uit te voeren, worden uitgerust met:

a) een zeeanker en andere uitrusting voor het aanmeren, verankeren of manoeuvreren van de helikopter op het water, in overeenstemming met de grootte, het gewicht en de manoeuvreereigenschappen van de helikopter, en

b) een inrichting om de geluidssignalen te kunnen produceren die zijn voorgeschreven in de internationale regels voor het voorkomen van botsingen op zee, indien van toepassing.

NCC.IDE.H.235 Alle helikopters die vluchten boven water uitvoeren — noodlandingen op het water

Helikopters worden zodanig ontworpen dat ze op het water kunnen landen of kunnen worden gecertificeerd voor noodlandingen op het water in overeenstemming met de relevante luchtwaardigheidsvoorschriften of worden uitgerust met drijfmiddelen voor noodsituaties wanneer ze vluchten boven water uitvoeren in een vijandige omgeving op een afstand tot het land die overeenkomt met meer dan 10 minuten vliegtijd bij normale kruissnelheid.

NCC.IDE.H.240 Koptelefoons

In alle gevallen dat een systeem voor radiocommunicatie en/of radionavigatie is vereist, is de helikopter uitgerust met een koptelefoon met statief- of galgmicrofoon of een gelijkwaardig middel en een zendknop op de bestuursinrichting voor elk lid van de cockpitbemanning op zijn/haar toegewezen post in de cockpit.

NCC.IDE.H.245 Radiocommunicatieapparatuur

a) Wanneer vluchten volgens instrumentvoorschriften of nachtvluchten worden uitgevoerd of wanneer dit vereist is volgens de toepasselijke luchtruimvoorschriften, worden de helikopters uitgerust met radiocommunicatieapparatuur waarmee, onder normale zendomstandigheden:

1. tweewegcommunicatie kan worden gevoerd met de plaatselijke luchtverkeersleiding;

2. meteorologische informatie kan worden ontvangen;

▼M1

3. op elk ogenblik tijdens de vlucht tweewegcommunicatie kan worden gevoerd met de luchtvaartstations en op de frequenties die door de passende autoriteit zijn voorgeschreven, en

4. communicatie tot stand kan worden gebracht op de luchtvaartnoodfrequentie 121,5 MHz.

b) Als meer dan één communicatieapparaat vereist is, moet elk apparaat onafhankelijk van de andere werken, zodat het uitvallen van een apparaat niet tot het uitvallen van de andere leidt.

c) Wanneer een radiocommunicatiesysteem vereist is naast het bij NCC.IDE.H.155 vereiste intercomsysteem voor de cockpitbemanning, worden helikopters uitgerust met een zendknop op de besturingsinrichting voor alle vereiste piloten en bemanningsleden, op hun post.

NCC.IDE.H.250 Navigatieapparatuur

a) Helikopters worden uitgerust met navigatieapparatuur waarmee zij kunnen vliegen overeenkomstig:

1. het ATS-vliegplan, indien van toepassing, en

2. de toepasselijke luchtruimvoorschriften.

b) Helikopters worden uitgerust met voldoende navigatieapparatuur om ervoor te zorgen dat bij het uitvallen van een onderdeel van de apparatuur tijdens om het even welke fase van de vlucht, de resterende apparatuur veilige navigatie overeenkomstig het bepaalde onder a) of passende noodhandelingen mogelijk maakt.

c) Helikopters die vluchten uitvoeren waarbij het de bedoeling is dat de landing plaatsvindt in instrumentweersomstandigheden (IMC) worden uitgerust met navigatieapparatuur waarmee de helikopter kan worden geleid naar een punt van waaraf een visuele landing kan worden uitgevoerd. Deze apparatuur moet geleiding kunnen geven voor elk luchtvaartterrein waarop de helikopter voornemens is in instrumentweersomstandigheden te landen en voor alle aangewezen uitwijkluchtvaartterreinen.

NCC.IDE.H.255 Transponder

Helikopters worden uitgerust met een SSR-transponder (Secondary Surveillance Radar) voor drukhoogtemelding en elke andere SSR-transpondercapaciteit die is voorgeschreven voor de af te leggen vliegroute.

▼M1

BIJLAGE VII

NIET-COMMERCIËLE VLUCHTUITVOERINGEN MET ANDERE DAN COMPLEXE MOTORAANGEDREVEN LUCHTVAARTUIGEN

(DEEL-NCO)

SUBDEEL A

ALGEMENE VOORSCHRIFTEN

NCO.GEN.100 Bevoegde autoriteit

a) De bevoegde autoriteit is de autoriteit die is aangewezen door de lidstaat waar het luchtvaartuig is geregistreerd.

b) Als het luchtvaartuig in een derde land is geregistreerd, is de bevoegde autoriteit de autoriteit die is aangewezen door de lidstaat waar de exploitant is gevestigd of verblijft.

NCO.GEN.101 Wijzen van naleving

Om overeenstemming te bereiken met Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan mogen alternatieve wijzen van naleving worden gebruikt in plaats van de door het Agentschap goedgekeurde wijzen van naleving.

NCO.GEN.102 Touring motor gliders en gemotoriseerde zweefvliegtuigen

a) Touring motor gliders worden geëxploiteerd volgens de voorschriften voor:

1. vleugelvliegtuigen, als ze aangedreven zijn door een motor, en

2. zweefvliegtuigen, als ze worden geëxploiteerd zonder gebruik van een motor.

b) Touring motor gliders worden uitgerust volgens de voorschriften die van toepassing zijn op vleugelvliegtuigen, tenzij anders gespecificeerd in subdeel D.

c) Gemotoriseerde zweefvliegtuigen, met uitzondering van touring motor gliders, worden geëxploiteerd en uitgerust volgens de voorschriften die van toepassing zijn op zweefvliegtuigen.

NCO.GEN.105 Verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de gezagvoerder

a) Verantwoordelijkheden van de gezagvoerder:

1. de veiligheid van het luchtvaartuig en alle bemanningsleden, passagiers en vracht die zich aan boord bevinden tijdens vluchtuitvoeringen, zoals vermeld in punt 1.c van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008;

2. het begin, de voortzetting, de beëindiging of de omleiding van een vlucht om veiligheidsredenen.

3. de gezagvoerder ziet erop toe dat alle vluchtuitvoeringsprocedures en controlelijsten worden nageleefd, zoals vermeld in punt 1.b van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008;

4. de gezagvoerder begint een vlucht enkel als hij/zij ervan overtuigd is dat alle in punt 2.a.3 van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008 vermelde voorwaarden voor de vluchtuitvoering zijn vervuld, namelijk:

i) het luchtvaartuig is luchtwaardig;

ii) het luchtvaartuig is op de juiste wijze geregistreerd;

iii) de instrumenten en uitrusting die vereist zijn voor de uitvoering van de desbetreffende vlucht zijn in het luchtvaartuig geïnstalleerd en functioneren, tenzij vluchtuitvoering met niet-functionerende uitrusting is toegestaan uit hoofde van de minimumuitrustingslijst (MEL) of een gelijkwaardig document, overeenkomstig NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 of NCO.IDE.B.105;

▼**M1**

iv) de massa en de locatie van het zwaartepunt van het luchtvaartuig zijn zodanig dat de vlucht kan worden uitgevoerd binnen de in de luchtwaardigheidsdocumentatie voorgeschreven limieten, behalve in het geval van luchtballonnen;

v) alle apparatuur, bagage en vracht is op passende wijze geladen en vastgezet en noodevacuatie blijft mogelijk, en

vi) de beperkingen voor vluchtuitvoering met het luchtvaartuig, zoals vermeld in het vlieghandboek, zullen op geen enkel moment tijdens de vlucht worden overschreden;

5. de gezagvoerder begint niet met een vlucht als hij/zij zijn/haar taken niet kan uitvoeren door verwondingen, ziekte, vermoeidheid of de effecten van een psychoactieve stof;

6. de gezagvoerder vliegt niet verder dan het dichtstbijzijnde luchtvaartterrein of de dichtstbijzijnde vluchtuitvoeringslocatie met gunstige weersomstandigheden als zijn/haar vermogen om zijn/haar taken uit te voeren aanzienlijk is afgenomen door oorzaken als vermoeidheid, ziekte of zuurstofgebrek;

7. de gezagvoerder beslist of hij/zij een luchtvaartuig accepteert met gebreken die zijn toegestaan volgens de configuratieafwijkingslijst (CDL) of de minimumuitrustingslijst (MEL), al naargelang van toepassing, en

8. aan het einde van de vlucht of reeks vluchten registreert de gezagvoerder de gebruiksgegevens en alle gekende of vermeende defecten aan het luchtvaartuig in het technisch journaal of het journaal van het luchtvaartuig.

b) De gezagvoerder ziet erop toe dat tijdens kritieke stadia van de vlucht of telkens wanneer dit om veiligheidsredenen noodzakelijk wordt geacht, alle cabinebemanningsleden neerzitten op de hun toegewezen post en geen andere werkzaamheden verrichten dan die welke vereist zijn voor de veilige vluchtuitvoering met het luchtvaartuig.

c) De gezagvoerder heeft de bevoegdheid om het vervoer van personen, bagage of vracht die de veiligheid van het luchtvaartuig of de inzittenden in gevaar kunnen brengen, te weigeren of om deze uit het luchtvaartuig te verwijderen.

d) De gezagvoerder meldt zo snel mogelijk aan de passende eenheid voor luchtverkeersdiensten alle door hem vastgestelde gevaarlijke weers- of vliegomstandigheden die de veiligheid van andere luchtvaartuigen in gevaar kunnen brengen.

e) De gezagvoerder doet in een noodsituatie waarbij onmiddellijk beslissen en handelen vereist is, alles wat hij/zij onder die omstandigheden nodig acht overeenkomstig punt 7.d van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008. Hij/zij mag daarbij in het belang van de veiligheid afwijken van de regels, vluchtuitvoeringsprocedures en methoden.

f) Tijdens de vlucht dient de gezagvoerder:

1. zijn/haar veiligheidsgordel om te houden op zijn/haar post, behalve voor luchtballonnen, en

2. te allen tijde aan de besturingsinstrumenten van het luchtvaartuig te blijven, behalve als een andere piloot het stuur overneemt.

▼M1

g) In geval van wederrechtelijke daden dient de gezagvoerder hier onmiddellijk een verslag van in bij de bevoegde autoriteit en brengt hij de aangewezen lokale autoriteit daarvan op de hoogte.

h) De gezagvoerder stelt de dichtstbijzijnde passende autoriteit met de snelste beschikbare middelen in kennis van eventuele ongevallen met het luchtvaartuig met zwaargewonden of doden of aanzienlijke schade aan het luchtvaartuig of aan eigendommen tot gevolg.

NCO.GEN.106 Verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de gezagvoerder — luchtballonnen

Naast het bepaalde in NCO.GEN.105 moet de gezagvoerder van een luchtballon:

a) de aan de vlucht voorafgaande briefing geven aan de personen die helpen met het opblazen en laten leeglopen van het ballonomhulsel, en

b) erop toezien dat personen die helpen met het opblazen en laten leeglopen van het ballonomhulsel passende beschermende kledij dragen.

NCO.GEN.110 Naleving van wetten, regels en procedures

a) De gezagvoerder leeft de wetten, regels en procedures na van de staten waarin vluchtuitvoeringen worden verricht.

b) De gezagvoerder kent de voor de uitvoering van zijn/haar taken relevante wetten, regels en procedures die gelden voor de te doorkruisen gebieden, de te gebruiken luchtvaartterreinen of vluchtuitvoeringslocaties en de daarmee verband houdende luchtvaartnavigatiefaciliteiten, zoals vermeld in punt 1.a van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008.

NCO.GEN.115 Taxiën van vleugelvliegtuigen

Een vleugelvliegtuig mag alleen het bewegingsgebied van een luchtvaartterrein worden opgetaxied als de persoon die aan de besturingsinstrumenten zit:

a) een passend gekwalificeerde piloot is, of

b) door de exploitant is aangewezen en:

1. is opgeleid om het vleugelvliegtuig te taxiën;

2. is opgeleid om de radiotelefoon te bedienen, indien radiocommunicatie vereist is;

3. onderricht heeft gekregen met betrekking tot de inrichting van het luchtvaartterrein, de routes, de signalisatie, de markeringen, de lichten, de signalen en instructies van de verkeersleiding, het verkeersleidingsjargon en de verkeersleidingsprocedures, en

4. in staat is de operationele normen voor veilige vliegtuigbewegingen op het luchtvaartterrein na te leven.

NCO.GEN.120 Rotorinschakeling — helikopters

Een helikopterrotor mag enkel met een gekwalificeerde piloot aan de besturingsinstrumenten worden ingeschakeld voor een vlucht.

NCO.GEN.125 Draagbare elektronische apparatuur

De gezagvoerder staat niet toe dat iemand aan boord van een luchtvaartuig gebruik maakt van een draagbaar elektronisch apparaat dat de werking van de systemen en apparatuur van het luchtvaartuig nadelig kan beïnvloeden.

NCO.GEN.130 Informatie over nood- en overlevingsuitrusting aan boord

Behalve voor luchtvaartuigen die opstijgen en landen op hetzelfde luchtvaartterrein/dezelfde vluchtuitvoeringslocatie, zorgt de exploitant ervoor dat zich te allen tijde lijsten met informatie over de nood- en overlevingsuitrusting aan boord bevinden, welke onmiddellijk ter beschikking kunnen worden gesteld van reddingscoördinatiecentra.

▼M1

NCO.GEN.135 Documenten, handleidingen en informatie aan boord

a) De volgende documenten, handleidingen en informatie worden bij iedere vlucht aan boord meegenomen. Het betreft originelen of kopieën, tenzij anders aangegeven:

1. het vlieghandboek of (een) gelijkwaardig(e) document(en);
2. het oorspronkelijke bewijs van inschrijving;
3. het oorspronkelijke bewijs van luchtwaardigheid;
4. het geluidscertificaat, indien van toepassing;
5. de lijst van specifieke erkenningen, voor zover van toepassing;
6. de zendmachtiging van het luchtvaartuig, voor zover van toepassing;
7. het certificaat (de certificaten) van de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering;
8. het journaal of gelijkwaardig document voor het luchtvaartuig;
9. nadere gegevens over het ingediende ATS-vliegplan, indien van toepassing;
10. actuele en geschikte luchtvaartkaarten voor de route van de voorgestelde vlucht en alle routes waarnaar de vlucht, naar redelijke verwachting, kan worden omgeleid;
11. procedures en informatie aan de hand van visuele signalen voor gebruik door onderscheppende en onderschepte luchtvaartuigen;
12. de minimumuitrustingslijst (MEL) of configuratieafwijkingslijst (CDL), voor zover van toepassing, en
13. alle andere documentatie die betrekking heeft op de vlucht of vereist is door de landen die bij de vlucht zijn betrokken.

b) Onverminderd het bepaalde onder a) mag op vluchten die:

1. opstijgen en landen op hetzelfde luchtvaartterrein/dezelfde vluchtuitvoeringslocatie, of
2. binnen een door de bevoegde autoriteit vastgestelde afstand of zone blijven,

de onder a), punten 2 tot en met 8, vermelde documenten en informatie worden bijgehouden op het luchtvaartterrein of de vluchtuitvoeringslocatie.

c) Onverminderd het bepaalde onder a), mogen op vluchten met luchtballonnen of zweefvliegtuigen, met uitzondering van touring motor gliders (TMG's), de onder a), punt 2 tot en met 8, en onder a), punt 11 tot en met 13, vermelde documenten en informatie worden meegenomen in de volgauto.

d) Binnen een redelijke termijn nadat hij daar door de bevoegde autoriteit om werd verzocht, stelt de gezagvoerder de documentatie die aan boord moet worden meegenomen ter beschikking.

NCO.GEN.140 Vervoer van gevaarlijke goederen

a) Luchtvervoer van gevaarlijke goederen vindt plaats overeenkomstig bijlage 18 bij het Verdrag van Chicago, zoals laatstelijk gewijzigd bij en aangevuld door de *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (ICAO Doc 9284-AN/905), inclusief de supplementen en eventuele andere addenda of corrigenda.

b) Gevaarlijke goederen mogen alleen worden vervoerd door de exploitant die is goedgekeurd overeenkomstig bijlage V (deel-SPA), subdeel G, bij Verordening (EU) nr. 965/2012, behalve als:

1. zij niet onder de Technische Voorschriften vallen, overeenkomstig deel 1 van die Voorschriften, of

▼M1

2. zij aan boord of in bagage zijn meegenomen door passagiers of de gezagvoerder, in overeenstemming met de bepalingen van deel 8 van de Technische Voorschriften;

3. zij worden meegenomen door exploitanten van ELA2-luchtvaartuigen.

c) De gezagvoerder neemt alle redelijke maatregelen om te voorkomen dat onbedoeld gevaarlijke goederen aan boord worden vervoerd.

d) Overeenkomstig de Technische Voorschriften stelt de gezagvoerder de bevoegde autoriteit en de relevante autoriteit van het land waar de gevallen zich hebben voorgedaan onverwijld in kennis wanneer zich een ongeval of incident met gevaarlijke goederen heeft voorgedaan.

e) De gezagvoerder zorgt ervoor dat passagiers overeenkomstig de Technische Voorschriften informatie krijgen over gevaarlijke goederen.

NCO.GEN.145 Onmiddellijke reactie op een veiligheidsprobleem

De exploitant legt het volgende ten uitvoer:

a) alle veiligheidsmaatregelen die door de bevoegde autoriteit worden voorgeschreven overeenkomstig ARO.GEN.135, onder c), en

b) alle relevante verplichte veiligheidsinformatie die door het Agentschap is verstrekt, met inbegrip van luchtwaardigheidsrichtsnoeren.

NCO.GEN.150 Journaal

Vóór iedere vlucht of reeks vluchten worden nadere gegevens over het luchtvaartuig, de bemanning en iedere reis geregistreerd in de vorm van een journaal of een gelijkwaardige vorm.

NCO.GEN.155 Minimumuitrustingslijst (MEL)

a) Bij de opstelling van de MEL wordt rekening gehouden met het volgende:

1. het document heeft betrekking op de bediening van het luchtvaartuig, onder gespecificeerde omstandigheden, met specifieke instrumenten, uitrustingsstukken of functies welke bij aanvang van de vlucht niet-operationeel zijn;

2. het document wordt voor ieder afzonderlijk luchtvaartuig opgesteld, rekening houdend met de relevante operationele en onderhoudsvoorwaarden van de exploitant, en

3. de MEL moet gebaseerd zijn op de relevante basisminimumuitrustingslijst (MMEL), zoals bepaald in de gegevens die zijn vastgesteld overeenkomstig Verordening (EU) nr. 748/2012 van de Commissie ([1]), en mag niet restrictiever zijn dan de basisminimumuitrustingslijst.

b) De MEL en alle wijzigingen daarvan worden aangemeld bij de bevoegde autoriteit.

SUBDEEL B

VLUCHTUITVOERINGSPROCEDURES

NCO.OP.100 Gebruik van luchtvaartterreinen en vluchtuitvoeringslocaties

De gezagvoerder mag alleen luchtvaartterreinen en vluchtuitvoeringslocaties gebruiken die geschikt zijn voor het desbetreffende type luchtvaartuig en de desbetreffende vluchtuitvoering.

NCO.OP.105 Specificatie van afgelegen luchtvaartterreinen — vleugelvliegtuigen

Voor wat de selectie van alternatieve luchtvaartterreinen en het brandstofbeleid betreft, beschouwt de gezagvoerder een luchtvaartterrein als afgelegen als de vliegtijd naar het dichtstbijzijnde uitwijkluchtvaartterrein van bestemming meer bedraagt dan:

a) voor vliegtuigen met zuigermotoren: 60 minuten, of

b) voor vliegtuigen met turbinemotoren: 90 minuten.

([1]) PB L 224 van 21.8.2012, blz. 1.

▼M1

NCO.OP.110 Vluchtuitvoeringsminima van het luchtvaartterrein — vleugelvliegtuigen en helikopters

a) Met betrekking tot instrumentvliegregels (IFR) selecteert en gebruikt de gezagvoerder vluchtuitvoeringsminima voor ieder vertrek-, bestemmings- of uitwijkluchtvaartterrein. Deze minima:

1. mogen niet lager zijn dan die welke zijn vastgesteld door het land waarin het luchtvaartterrein is gelegen, tenzij dit land de minima uitdrukkelijk heeft goedgekeurd, en

2. moeten in het geval van vluchtuitvoering bij slecht zicht worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteit overeenkomstig bijlage V (deel-SPA), subdeel E, bij Verordening (EU) nr. 965/2012.

b) Bij het selecteren van vluchtuitvoeringsminima voor het luchtvaartterrein houdt de gezagvoerder rekening met:

1. het type, de prestaties en de vliegeigenschappen van het luchtvaartuig;

2. zijn/haar deskundigheid en ervaring;

3. de afmetingen en kenmerken van de banen en gebieden voor eindnadering en opstijgen (FATO's) welke voor gebruik in aanmerking komen;

4. de geschiktheid en prestaties van de beschikbare visuele en niet-visuele hulpmiddelen op de grond;

5. de in het luchtvaartuig aanwezige uitrusting voor navigatie en/of controle van het vliegpad tijdens de start, de nadering, het flare-manoeuvre, de landing, de uitloop en de afgebroken nadering;

6. de hindernissen die aanwezig zijn in de gebieden voor nadering, afgebroken nadering en wegklimmen welke vereist zijn voor de uitvoering van noodprocedures;

7. de laagste hindernisvrije hoogte voor de instrumentnaderingsprocedures;

8. de middelen om de weersomstandigheden te bepalen en daarvan verslag uit te brengen, en

9. de vluchttechniek die wordt gebruikt bij de eindnadering.

c) De minima voor een specifiek type naderings- en landingsprocedure worden gebruikt als:

1. de grondapparatuur die voor de beoogde procedure is vereist, operationeel is;

2. de luchtvaartuigsystemen die voor het soort nadering zijn vereist, operationeel zijn;

3. aan de voorgeschreven prestatiecriteria van het luchtvaartuig is voldaan, en

4. de piloot op passende wijze is gekwalificeerd.

NCO.OP.111 Vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen — NPA, APV, CAT I-vluchtuitvoeringen

a) De beslissingshoogte (Decision height, DH) die moet worden gebruikt voor een niet-precisienadering (Non-precision approach, NPA) waarbij gebruik wordt gemaakt van de techniek van eindnadering met continue daling (Continuous descent final approach, CDFA), voor een naderingsprocedure met verticale geleiding (Approach procedure with vertical guidance, APV) of voor een vluchtuitvoering van categorie I (CAT I) mag niet lager zijn dan de hoogste van de volgende waarden:

1. de minimumhoogte tot welke het naderingshulpmiddel kan worden gebruikt zonder de vereiste visuele referentie;

2. de laagste hindernisvrije hoogte (obstacle clearance height, OCH) voor de luchtvaartuigcategorie;

▼M1

3. de bekendgemaakte beslissingshoogte voor de naderingsprocedure, voor zover van toepassing;

4. het in tabel 1 vermelde systeemminimum, of

5. de in het vlieghandboek of gelijkwaardig document vermelde minimumbeslissingshoogte, indien vermeld.

b) De minimumbeslissingshoogte (Minimum decision height, MDH) voor een niet-precisienadering waarbij gebruik wordt gemaakt van de techniek van eindnadering met continue daling mag niet lager zijn dan de hoogste van de volgende waarden:

1. de laagste hindernisvrije hoogte voor de desbetreffende vliegtuigcategorie;

2. het in tabel 1 vermelde systeemminimum, of

3. de in het vlieghandboek of gelijkwaardig document vermelde minimumdalingshoogte, indien vermeld.

Tabel 1

Systeemminima

Faciliteit	Laagste DH/MDH (ft)
Instrumentlandingssysteem (ILS)	200
Mondiaal satellietnavigatiesysteem (Global navigation satellite system, GNSS)/satellietaugmentatiesysteem (Satellite-based augmentation system, SBAS) (Lateral precision with vertical guidance approach (LPV))	200
GNSS (Lateral Navigation (LNAV))	250
GNSS/Baro-vertical navigation (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Aanvliegbaken (localiser, LOC), met of zonder afstandsmeetapparatuur (distance measuring equipment, DME)	250
Nadering met radargeleiding (Surveillance radar approach, SRA) (eindigt op ½ zeemijl)	250
SRA (eindigend op 1 zeemijl)	300
SRA (eindigend op 2 zeemijl of meer)	350
Alzijdig gerichte radiobaken op zeer hoge frequentie (VHF Omnidirectional Radio Range, VOR)	300
VOR/DME	250
Niet-gericht baken (Non-directional beacon, NDB)	350
NDB/DME	300
VHF-richtingzoeker (VHF direction finder, VDF)	350

NCO.OP.112 Vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen — circuitvluchten met vleugelvliegtuigen

a) De minimumdalingshoogte voor circuitvluchten met vleugelvliegtuigen mag niet lager zijn dan de hoogste van de volgende waarden:

1. de gepubliceerde minimumdalingshoogte voor een circuitvlucht met de desbetreffende categorie vleugelvliegtuig;

▼M1

2. de uit tabel 1 afgeleide minimumcircuitvluchthoogte, of

3. de DH/MDH van de vorige instrumentnaderingsprocedure.

b) Het minimumzicht voor een circuitvlucht met vleugelvliegtuigen is de hoogste van de volgende waarden:

1. het circuitvluchtzicht voor de desbetreffende categorie vleugelvliegtuigen, indien bekendgemaakt;

2. het uit tabel 2 afgeleide minimumzicht, of

3. de zichtbare baanlengte (Runway visual range, RVR)/het geconverteerd meteorologisch zicht (Converted Meteorological Visibility, CMV) van de vorige instrumentnaderingsprocedure.

Tabel 1

MDH en minimumzicht voor circuitvluchten per categorie vleugelvliegtuigen

	Categorie vleugelvliegtuigen			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimum meteorologisch zicht (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCO.OP.113 Vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen — circuitvluchten met helikopters

De MDH voor een onshore-circuitvlucht met een helikopter mag niet lager zijn dan 250 ft en het meteorologisch zich mag niet minder dan 800 m bedragen.

NCO.OP.115 Vertrek- en naderingsprocedures — vleugelvliegtuigen en helikopters

a) De gezagvoerder maakt gebruik van de vertrek- en naderingsprocedures die door het land van het luchtvaartterrein zijn vastgesteld, indien dergelijke procedures zijn bekendgemaakt voor de te gebruiken banen/gebieden voor eindnadering en opstijgen (FATO's).

b) De gezagvoerder mag afwijken van een bekendgemaakte vertrekroute, aankomstroute of naderingsprocedure:

1. als de criteria voor de hindernisvrije hoogte in acht worden genomen, volledig rekening wordt gehouden met de bedrijfsomstandigheden en alle klaringen van de luchtverkeersleiding worden gevolgd, of

2. als hij radarkoersgeleiding krijgt van een luchtverkeersleidingseenheid.

NCO.OP.120 Procedures ter beperking van geluidshinder — vleugelvliegtuigen, helikopters en gemotoriseerde zweefvliegtuigen

De gezagvoerder houdt rekening met bekendgemaakte procedures ter beperking van geluidshinder om het effect van vliegtuiglawaai tot een minimum te beperken, maar ziet er tegelijk op toe dat veiligheid voorrang heeft op de beperking van geluidshinder.

NCO.OP.121 Procedures ter beperking van geluidshinder — luchtballonnen

De gezagvoerder houdt rekening met vluchtuitvoeringsprocedures om het effect van het lawaai van verwarmingssystemen tot een minimum te beperken, maar ziet er tegelijk op toe dat veiligheid voorrang heeft op de beperking van geluidshinder.

▼M1

NCO.OP.125 Brandstof- en olievoorraad — vleugelvliegtuigen

a) De gezagvoerder begint een vlucht alleen als zich aan boord voldoende brandstof en olie bevinden voor:

1. voor vluchten volgens zichtvliegvoorschriften (VFR):

i) overdag: op te stijgen en te landen op hetzelfde luchtvaartterrein/landingsterrein en altijd in het zicht van dat luchtvaartterrein/landingsterrein te blijven, om de geplande route te vliegen en daarna minstens 10 minuten op de normale kruishoogte te vliegen;

ii) overdag: naar het geplande luchtvaartterrein van landing te vliegen en daarna minstens 30 minuten op de normale kruishoogte te vliegen, of

iii) 's nachts: naar het geplande luchtvaartterrein van landing te vliegen en daarna minstens 45 minuten op de normale kruishoogte te vliegen;

2. voor IFR-vluchten:

i) wanneer geen uitwijkluchtvaartterrein van bestemming vereist is: naar het geplande luchtvaartterrein van landing te vliegen en daarna minstens 45 minuten op de normale kruishoogte te vliegen, of

ii) wanneer een uitwijkluchtvaartterrein van bestemming vereist is: naar het geplande luchtvaartterrein van landing te vliegen, naar een uitwijkluchtvaartterrein te vliegen en daarna minstens 45 minuten op de normale kruishoogte te vliegen.

b) Bij het berekenen van de vereiste brandstof, inclusief die welke nodig is voor noodgevallen, wordt rekening gehouden met het volgende:

1. de voorspelde weersomstandigheden;

2. de verwachte ATC-routes en verkeersvertragingen;

3. de procedures voor drukverlies of het uitvallen van één motor en route, voor zover van toepassing, en

4. alle andere omstandigheden die de landing van het vliegtuig kunnen vertragen of het brandstof- en/of olieverbruik kunnen doen toenemen.

c) Niets belet de wijziging van een vluchtplan tijdens de vlucht teneinde de geplande bestemming van de vlucht te veranderen, voor zover aan alle eisen kan worden voldaan vanaf het punt waarop de geplande bestemming wordt veranderd.

NCO.OP.126 Brandstof- en olievoorraad — helikopters

a) De gezagvoerder begint een vlucht alleen als zich aan boord van de helikopter voldoende brandstof en olie bevinden om:

1. voor VFR-vluchten: naar het geplande luchtvaartterrein/de geplande vluchtuitvoeringslocatie van landing te vliegen en daarna minstens 20 minuten te vliegen tegen de snelheid voor maximum afstand, en

2. voor IFR-vluchten:

i) als er geen uitwijkluchtvaartterrein of luchtvaartterrein met gunstige weersomstandigheden beschikbaar is: naar het geplande luchtvaartterrein/de geplande vluchtuitvoeringslocatie van landing te vliegen en daarna 30 minuten te vliegen tegen wachtsnelheid op 450 m (1 500 ft) boven het luchtvaartterrein/de vluchtuitvoeringslocatie van bestemming bij standaardtemperatuur en standaardnaderings- en landingsomstandigheden, of

▼M1

ii) als een uitwijkluchtvaartterrein vereist is: om naar het geplande luchtvaartterrein/de geplande vluchtuitvoeringslocatie van landing te vliegen en een nadering en doorstart uit te voeren, en daarna:

A) naar het gespecificeerde uitwijkluchtvaartterrein te vliegen, en

B) 30 minuten tegen wachtsnelheid te vliegen op 450 m (1 500 ft) boven het uitwijkluchtvaartterrein/de uitwijkvluchtuitvoeringslocatie bij standaardtemperatuur en standaardnaderings- en landingsomstandigheden.

b) Bij het berekenen van de vereiste brandstof, inclusief die welke nodig is voor noodgevallen, wordt rekening gehouden met het volgende:

1. de voorspelde weersomstandigheden;

2. de verwachte ATC-routes en verkeersvertragingen;

3. de procedures voor drukverlies of het uitvallen van één motor en route, voor zover van toepassing, en

4. alle andere omstandigheden die de landing van het luchtvaartuig kunnen vertragen of het brandstof- en/of olieverbruik kunnen doen toenemen.

c) Niets belet de wijziging van een vluchtplan tijdens de vlucht teneinde de geplande bestemming van de vlucht te veranderen, voor zover aan alle eisen kan worden voldaan vanaf het punt waarop de geplande bestemming wordt veranderd.

NCO.OP.127 Voorraad en planning van brandstof en ballast — luchtballonnen

a) De gezagvoerder begint een vlucht alleen als zich aan boord voldoende brandstof, gas of ballast bevinden om 30 minuten te vliegen.

b) De berekeningen van de brandstof-, gas- of ballastvoorraad worden gebaseerd op minstens de volgende vluchtuitvoeringsomstandigheden:

1. door de ballonfabrikant verstrekte gegevens;

2. verwachte massa's;

3. verwachte weersomstandigheden, en

4. procedures en restricties van de verlener van luchtvaartnavigatiediensten.

NCO.OP.130 Voorlichting van passagiers

De gezagvoerder ziet erop toe dat vóór of, voor zover passend, tijdens de vlucht voorlichting aan de passagiers wordt gegeven over nooduitrusting en -procedures.

NCO.OP.135 Vluchtvoorbereiding

a) Alvorens een vlucht te beginnen, gaat de gezagvoerder met alle beschikbare redelijke middelen na of de grond- en/of waterfaciliteiten, inclusief de beschikbare communicatiefaciliteiten en navigatiehulpmiddelen die vereist zijn voor de veilige vluchtuitvoering met het luchtvaartuig, volstaan voor het desbetreffende type vluchtuitvoering.

b) Alvorens een vlucht te beginnen, moet de gezagvoerder vertrouwd zijn met alle beschikbare meteorologische informatie die passend is voor de geplande vlucht. De voorbereiding van een vlucht weg van de nabijheid van de plaats van vertrek, en van elke vlucht onder instrumentvliegregels (IFR), omvat:

1. een studie van de beschikbare actuele weersverslagen en –voorspellingen, en

▼M1

2. de planning van een alternatieve actie in het geval de vlucht wegens weersomstandigheden niet volgens planning kan worden uitgevoerd.

NCO.OP.140 Uitwijkluchtvaartterreinen van bestemming — vleugelvliegtuigen

Voor IFR-vluchten vermeldt de gezagvoerder in het vluchtplan minstens één uitwijkluchtvaartterrein van bestemming met gunstige weersomstandigheden, tenzij:

a) uit de beschikbare actuele meteorologische informatie blijkt dat, voor de periode van 1 uur vóór tot 1 uur na het verwachte aankomsttijdstip, of van het werkelijke vertrektijdstip tot 1 uur na het verwachte aankomsttijdstip, als deze periode korter is, de nadering en landing bij zichtweersomstandigheden (VMC) kunnen worden uitgevoerd, of

b) de geplande landingslocatie afgelegen is, en:

1. een instrumentnaderingsprocedure is voorgeschreven voor het geplande luchtvaartterrein van landing, en

2. uit de actuele meteorologische informatie blijkt dat de weersomstandigheden van 2 uur vóór tot 2 uur na het verwachte aankomsttijdstip als volgt zullen zijn:

i) de wolkenbasis bevindt zich op minstens 300 m (1 000 ft) boven het minimum voor de instrumentnaderingsprocedure, en

ii) het zicht bedraagt minstens 5,5 km of 4 km meer dan het minimum voor de procedure.

NCO.OP.141 Uitwijkluchtvaartterreinen van bestemming — helikopters

Voor vluchten volgens instrumentvliegregels vermeldt de gezagvoerder in het vluchtplan minstens één uitwijkluchtvaartterrein van bestemming met gunstige weersomstandigheden, tenzij:

a) een instrumentnaderingsprocedure is voorgeschreven voor het geplande luchtvaartterrein van landing en uit de beschikbare actuele meteorologische informatie blijkt dat de meteorologische omstandigheden als volgt zullen zijn van 2 uur vóór tot 2 uur na het verwachte aankomsttijdstip, of van de werkelijke vertrektijd tot 2 uur na het verwachte aankomsttijdstip, als deze periode korter is:

1. de wolkenbasis bevindt zich op minstens 120 m (400 ft) boven het minimum voor de instrumentnaderingsprocedure, en

2. het zicht bedraagt minstens 1 500 m meer dan het minimum voor de procedure, of

b) de geplande landingslocatie afgelegen is en:

1. een instrumentnaderingsprocedure is voorgeschreven voor het geplande luchtvaartterrein van landing;

2. uit de actuele meteorologische informatie blijkt dat de weersomstandigheden van 2 uur vóór tot 2 uur na het verwachte aankomsttijdstip als volgt zullen zijn:

i) de wolkenbasis bevindt zich op minstens 120 m (400 ft) boven het minimum voor de instrumentnaderingsprocedure;

ii) het zicht bedraagt minstens 1 500 m meer dan het minimum voor de procedure, en

3. een uiterst omkeerpunt (point of no return, PNR) is vastgesteld in geval van een offshorebestemming.

NCO.OP.145 Bijtanken terwijl de passagiers instappen, aan boord zijn of uitstappen

a) Het luchtvaartuig mag niet worden bijgetankt met Avgas (aviation gasoline) of „wide-cut”-brandstof of een mengsel van deze brandstofsoorten terwijl de passagiers instappen, aan boord zijn of uitstappen.

▼M1

b) Het luchtvaartuig mag met geen enkel ander type brandstof worden bijgetankt terwijl de passagiers instappen, aan boord zijn of uitstappen, tenzij dit gebeurt in aanwezigheid van de gezagvoerder of ander gekwalificeerd personeel dat klaar is om het luchtvaartuig op de meest praktische en snelle wijze te evacueren.

NCO.OP.150 Vervoer van passagiers

Met uitzondering van luchtballonnen ziet de gezagvoerder erop toe dat, vóór het taxiën, opstijgen en landen, en telkens wanneer dit door de gezagvoerder in het belang van de veiligheid noodzakelijk wordt geacht, alle aan boord aanwezige passagiers op zitplaatsen zitten of op ligplaatsen liggen met een correct vastgemaakte veiligheidsgordel of bevestigingssysteem.

NCO.OP.155 Roken aan boord — vleugelvliegtuigen en helikopters

De gezagvoerder staat roken aan boord niet toe:

a) wanneer dit in verband met de veiligheid noodzakelijk wordt geacht, en

b) tijdens het bijtanken van het luchtvaartuig.

NCO.OP.156 Roken aan boord — zweefvliegtuigen en luchtballonnen

Roken is niet toegestaan aan boord van zweefvliegtuigen of luchtballonnen.

NCO.OP.160 Meteorologische omstandigheden

a) De gezagvoerder gaat alleen over tot het begin of de voorzetting van een vlucht volgens zichtvliegregels als uit de recentste beschikbare meteorologische informatie blijkt dat de weersomstandigheden langs de route en op de geplande bestemming op het verwachte tijdstip van gebruik gelijk zullen zijn aan of beter zullen zijn dan de toepasselijke vluchtuitvoeringsminima voor zichtvliegregels.

b) De gezagvoerder gaat alleen over tot het begin of de voorzetting van een vlucht volgens instrumentvliegregels naar het geplande luchtvaartterrein van bestemming als uit de recentste beschikbare meteorologische informatie blijkt dat de weersomstandigheden op de bestemming of op minstens één uitwijkluchtvaartterrein van bestemming op het verwachte aankomsttijdstip gelijk zijn aan of beter zijn dan de toepasselijke vluchtuitvoeringsminima voor het luchtvaartterrein.

c) Als een vlucht bestaat uit segmenten volgens zichtvliegregels en segmenten volgens instrumentvliegregels is de onder a), en b), vermelde meteorologische informatie van toepassing, voor zover relevant.

NCO.OP.165 IJs en andere verontreinigingen — Procedures op de grond

De gezagvoerder mag pas opstijgen wanneer het luchtvaartuig vrij is van elke afzetting welke de prestaties en/of de bestuurbaarheid van het luchtvaartuig negatief zou kunnen beïnvloeden, behalve zoals toegestaan overeenkomstig het vlieghandboek.

NCO.OP.170 IJs en andere verontreinigingen — Vliegprocedures

a) De gezagvoerder gaat pas over tot het begin of de voortzetting van een vlucht onder verwachte of feitelijke ijsvormingsomstandigheden wanneer het luchtvaartuig is gecertificeerd en uitgerust om aan zulke omstandigheden het hoofd te bieden, zoals vermeld in punt 2.a.5 van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008.

b) Als de intensiteit van de ijsvorming sterker is dan die waarvoor het luchtvaartuig is gecertificeerd of als een luchtvaartuig dat niet is gecertificeerd voor vluchten in bekende ijsvormingsomstandigheden te maken krijgt met ijsvorming, verlaat de gezagvoerder onverwijld de plaats waar de ijsvormingsomstandigheden zich voordoen door een wijziging van het vliegniveau en/of de route en, indien noodzakelijk, door een noodgeval te melden aan de luchtverkeersleiding.

▼M1

NCO.OP.175 Startomstandigheden — vleugelvliegtuigen en helikopters

Alvorens te starten vergewist de gezagvoerder zich van het volgende:

a) volgens de ter beschikking staande informatie wordt veilig starten en vertrekken niet verhinderd door het weer op het luchtvaartterrein of de vluchtuitvoeringslocatie en de toestand van de te gebruiken startbaan of het gebied voor eindnadering en opstijgen, en

b) er kan worden voldaan aan de toepasselijke vluchtuitvoeringsminima van het luchtvaartterrein.

NCO.OP.176 Startomstandigheden — luchtballonnen

Alvorens te starten vergewist de gezagvoerder van een luchtballon zich ervan dat, volgens de beschikbare informatie, veilig starten en vertrekken niet wordt verhinderd door het weer op de vluchtuitvoeringslocatie of het luchtvaartterrein.

NCO.OP.180 Simulaties tijdens de vlucht

a) Bij het vervoer van passagiers of vracht mag de gezagvoerder geen simulaties uitvoeren van:

   1. situaties die de toepassing van abnormale of noodprocedures vereisen, of

   2. vluchten in instrumentweersomstandigheden (IMC).

b) Onverminderd het bepaalde onder a), mogen dergelijke simulaties worden uitgevoerd met leerlingpiloten aan boord wanneer het opleidingsvluchten betreft die door een goedgekeurde opleidingsorganisatie worden uitgevoerd.

NCO.OP.185 Brandstofbeheer tijdens de vlucht

De gezagvoerder controleert regelmatig of de hoeveelheid bruikbare brandstof of, voor luchtballonnen, de ballast die nog voor de vlucht beschikbaar is niet minder is dan de brandstof of ballast die nodig is om naar een luchtvaartterrein of vluchtuitvoeringslocatie met gunstige weersomstandigheden te vliegen, alsmede de geplande reservebrandstof, zoals vereist bij NCO.OP.125, NCO.OP.126 of NCO.OP.127.

NCO.OP.190 Gebruik van aanvullende zuurstof

De gezagvoerder zorgt ervoor dat hij/zij en de cockpitbemanningsleden die betrokken zijn bij essentiële taken voor het veilig functioneren van een luchtvaartuig in vlucht, voortdurend aanvullende zuurstof gebruiken wanneer de cabinedrukhoogte gedurende meer dan 30 minuten 10 000 ft overschrijdt en telkens wanneer de cabinedrukhoogte 13 000 ft overschrijdt.

NCO.OP.195 Grondnaderingsmelding

Wanneer door de gezagvoerder of een grondnaderingswaarschuwingssysteem (Ground proximity warning system, GPWS) wordt vastgesteld dat het luchtvaartuig de grond te dicht nadert, treedt de gezagvoerder onmiddellijk corrigerend op teneinde veilige vluchtomstandigheden te bewerkstelligen.

NCO.OP.200 Boordinstallatie ter voorkoming van botsingen (Airborne Collision Avoidance System, ACAS II)

Wanneer gebruik wordt gemaakt van ACAS II, moeten de vluchtuitvoeringsprocedures en de opleidingen in overeenstemming zijn met Verordening (EU) nr. 1332/2011.

NCO.OP.205 Naderings- en landingsprocedures — vleugelvliegtuigen en helikopters

Alvorens een nadering voor de landing in te zetten, vergewist de gezagvoerder zich ervan dat, volgens de ter beschikking staande informatie, het weer op het luchtvaartterrein of de vluchtuitvoeringslocatie en de toestand van de te gebruiken landingsbaan of het gebied voor eindnadering en opstijgen (Final Approach and Take-off Area, FATO) een veilige nadering, landing of afgebroken nadering niet verhinderen.

▼M1

NCO.OP.210 Begin en voortzetting van de nadering — vleugelvliegtuigen en helikopters

a) De gezagvoerder mag, ongeacht de meegedeelde zichtbare baanlengte (Runway visual range, RVR)/het meegedeelde zicht, een instrumentnadering inzetten.

b) Indien het gemelde RVR/zicht lager is dan het toepasselijke minimum, wordt de nadering niet voortgezet:

1. onder 1 000 ft boven het luchtvaartterrein, of

2. in het eindnaderingssegment in het geval de beslissingshoogte (decision altitude/height, DA/H) of de minimumdalingshoogte (minimum descent altitude/height, MDA/H) meer dan 1 000 ft boven het luchtvaartterrein ligt.

c) Wanneer de zichtbare baanlengte niet beschikbaar is, mogen de waarden voor de zichtbare baanlengte worden afgeleid door omzetting van het meegedeelde zicht.

d) Indien de meegedeelde zichtbare baanlengte/het meegedeelde zicht minder bedraagt dan het toepasselijke minimum als het luchtvaartuig gedaald is tot onder 1 000 ft boven het luchtvaartterrein, mag de nadering worden voortgezet tot de beslissingshoogte of de minimumdalingshoogte.

e) De nadering mag beneden de beslissingshoogte of de minimumdalingshoogte worden voortgezet en de landing mag worden voltooid mits de visuele referentiepunten die passen bij het type nadering en bij de geplande baan, op de beslissingshoogte of de minimumdalingshoogte waarneembaar zijn en blijven.

f) De zichtbare baanlengte van de landingszone blijft altijd doorslaggevend.

NCO.OP.215 vluchtuitvoeringsbeperkingen — heteluchtballonnen

Een heteluchtballon mag 's nachts opstijgen als er voldoende brandstof aan boord is voor een landing overdag.

SUBDEEL C

PRESTATIES VAN LUCHTVAARTUIGEN EN VLUCHTUITVOERINGSBEPERKINGEN

NCO.POL.100 Vluchtuitvoeringsbeperkingen — alle luchtvaartuigen

a) Tijdens elke fase van de vluchtuitvoering blijven de belading, de massa en, met uitzondering van luchtballonnen, het zwaartepunt van het luchtvaartuig binnen de grenzen die in het vlieghandboek of een gelijkwaardig document zijn vermeld.

b) Borden, lijsten, instrumentmarkeringen of combinaties daarvan waarop de in het vlieghandboek voorgeschreven vluchtuitvoeringsbeperkingen visueel zijn gepresenteerd, moeten zichtbaar aanwezig zijn in het luchtvaartuig.

NCO.POL.105 Weging

a) De exploitant ziet erop toe dat de massa en, met uitzondering van luchtballonnen, het zwaartepunt van het luchtvaartuig zijn bepaald door een effectieve weging vóór de eerste ingebruikname. De gezamenlijke effecten van modificaties en reparaties op de massa en het zwaartepunt dienen in rekening te worden gebracht en goed te worden gedocumenteerd. Deze informatie wordt ter beschikking van de gezagvoerder gesteld. Luchtvaartuigen worden opnieuw gewogen indien de invloed van modificaties op de massa en het zwaartepunt niet nauwkeurig gekend is.

b) De weging wordt uitgevoerd door de fabrikant of door een erkende onderhoudsorganisatie.

▼M1

NCO.POL.110 Prestaties — algemeen

De gezagvoerder voert alleen vluchten uit met het luchtvaartuig als de prestaties volstaan om te voldoen aan de toepasselijke voorschriften voor luchtruimgebruik en alle andere beperkingen die van toepassing zijn op de vlucht, het luchtruim of de gebruikte luchtvaartterreinen of vluchtuitvoeringslocaties, rekening houdende met de nauwkeurigheid van de gebruikte kaarten.

SUBDEEL D

INSTRUMENTEN, GEGEVENS EN APPARATUUR

SECTIE 1

Vleugelvliegtuigen

NCO.IDE.A.100 Instrumenten en apparatuur — algemeen

a) De volgens dit deel vereiste instrumenten en apparatuur worden goedgekeurd overeenkomstig de toepasselijke luchtwaardigheidseisen, voor zover ze:

1. door de cockpitbemanning worden gebruikt om het vliegpad te controleren;

2. worden gebruikt om te voldoen aan NCO.IDE.A.190;

3. worden gebruikt om te voldoen aan NCO.IDE.A.195, of

4. in het vleugelvliegtuig zijn geïnstalleerd.

b) Voor de volgende apparatuur — voor zover die bij dit subdeel is vereist — is geen goedkeuring nodig:

1. reservezekeringen;

2. onafhankelijk werkende draagbare lampen;

3. een nauwkeurig uurwerk;

4. verbandtrommels;

5. overlevings- en noodsignaalapparatuur;

6. zeeankers en uitrusting voor het aanmeren, en

7. bevestigingssystemen voor kinderen.

c) Voor instrumenten en apparatuur die bij dit subdeel niet worden vereist en alle andere apparatuur die niet bij andere toepasselijke bijlagen is vereist, maar die wel op een vlucht wordt meegenomen, geldt het volgende:

1. de informatie die door deze instrumenten of apparatuur wordt verstrekt, mag door de cockpitbemanning niet worden gebruikt om te voldoen aan bijlage I bij Verordening (EG) nr. 216/2008 of NCO.IDE.A.190 en NCO.IDE.A.195, en

2. de instrumenten en apparatuur mogen geen nadelige invloed hebben op de luchtwaardigheid van het vliegtuig, ook niet bij uitval of storingen.

d) Instrumenten en apparatuur moeten gemakkelijk bedienbaar of bereikbaar zijn vanaf de post van het cockpitbemanningslid dat die instrumenten of apparatuur moet gebruiken.

e) Alle vereiste noodapparatuur moet gemakkelijk bereikbaar zijn voor direct gebruik.

▼M1

NCO.IDE.A.105 Minimumuitrusting voor de vlucht

Aan een vlucht mag niet worden begonnen als een van de voor de voorgenomen vlucht vereiste instrumenten, apparaten of functies van het vliegtuig niet werkt of ontbreekt, tenzij:

a) het vliegtuig wordt geëxploiteerd in overeenstemming met de minimumuitrustingslijst (MEL), voor zover die is opgesteld, of

b) voor het vliegtuig een vliegvergunning is afgegeven overeenkomstig de toepasselijke luchtwaardigheidseisen.

NCO.IDE.A.110 Elektrische reservezekeringen

Vliegtuigen worden uitgerust met elektrische reservezekeringen, met de grenswaarden die vereist zijn voor volledige circuitbescherming, voor de vervanging van zekeringen die tijdens de vlucht mogen worden vervangen.

NCO.IDE.A.115 Lichten

Vliegtuigen die overdag worden gebruikt, worden uitgerust met:

a) een antibotsingsverlichtingssysteem;

b) navigatie-/positielichten;

c) een landingslicht;

d) door het elektrische systeem van het vliegtuig gevoede verlichting welke zorgt voor een afdoende verlichting van alle instrumenten en apparatuur die essentieel zijn voor het veilige gebruik van het vliegtuig;

e) door het elektrische systeem van het vliegtuig gevoede verlichting die zorgt voor verlichting in alle passagierscompartimenten;

f) een onafhankelijk werkende draagbare lamp voor elke bemanningspost, en

g) de verlichting die nodig is om te voldoen aan internationale voorschriften ter voorkoming van botsingen op zee in geval van watervliegtuigen.

NCO.IDE.A.120 VFR-vluchtuitvoeringen — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur

a) Vliegtuigen waarmee VFR-vluchten overdag worden uitgevoerd, worden uitgerust met een middel om het volgende weer te geven:

   1. de magnetische koers;

   2. de tijd in uren, minuten en seconden;

   3. de drukhoogte;

   4. de aangegeven vliegsnelheid, en

   5. het Machgetal, indien de snelheidsbeperkingen worden uitgedrukt in Mach.

b) Vliegtuigen waarmee vluchten worden uitgevoerd bij zichtweersomstandigheden (VMC) 's nachts of in omstandigheden waarbij het gewenste vliegpad van het vliegtuig niet kan worden behouden zonder verwijzing naar een of meer aanvullende instrumenten, worden, naast het bepaalde onder a), uitgerust met:

   1. een middel om het volgende te meten en weer te geven:

      i) de bocht en slip;

      ii) de vlieghouding;

      iii) de verticale snelheid, en

      iv) de gestabiliseerde koers, en

▼M1

2. een middel om aan te geven dat de stroomvoorziening naar de vlieginstrumenten onvoldoende is.

c) Vliegtuigen waarmee vluchten worden uitgevoerd waarbij het gewenste vliegpad van het vliegtuig niet kan worden behouden zonder verwijzing naar een of meer aanvullende instrumenten, worden, naast het bepaalde onder a), en b), uitgerust met een inrichting ter voorkoming van storingen in het krachtens onder a), punt 4, vereiste systeem voor het aangeven van de vliegsnelheid wegens condensatie of ijsvorming.

NCO.IDE.A.125 IFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur

Vliegtuigen waarmee overdag IFR-vluchten worden uitgevoerd, worden uitgerust met:

a) een middel om het volgende te meten en weer te geven:

1. de magnetische koers;

2. de tijd in uren, minuten en seconden;

3. de drukhoogte;

4. de aangegeven vliegsnelheid;

5. de verticale snelheid;

6. de bocht en slip;

7. de vlieghouding;

8. de gestabiliseerde koers;

9. de buitentemperatuur, en

10. het Machgetal, indien de snelheidsbeperkingen worden uitgedrukt in Mach;

b) een middel om aan te geven dat de stroomvoorziening naar de vlieginstrumenten onvoldoende is, en

c) een inrichting ter voorkoming van storingen in het krachtens onder a), punt 4, vereiste systeem voor het aangeven van de vliegsnelheid wegens condensatie of ijsvorming.

NCO.IDE.A.130 Terreinsignalerings- en waarschuwingssysteem (TAWS)

Vliegtuigen met schroefturbinemotoren die gecertificeerd zijn voor een maximale passagiersconfiguratie van meer dan negen worden uitgerust met een TAWS dat voldoet aan de eisen voor:

a) klasse A-uitrusting, als vermeld in een aanvaardbare norm, in het geval van vliegtuigen waarvoor het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven na 1 januari 2011, of

b) klasse B-uitrusting, als vermeld in een aanvaardbare norm, in het geval van vliegtuigen waarvoor het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven op of vóór 1 januari 2011.

NCO.IDE.A.135 Intercomsysteem voor de cockpitbemanning

Vliegtuigen die worden bestuurd door een cockpitbemanning van meer dan één persoon worden uitgerust met een intercomsysteem voor de cockpitbemanning, met inbegrip van koptelefoons en microfoons voor gebruik door alle cockpitbemanningsleden.

NCO.IDE.A.140 Zitplaatsen, veiligheidsgordels, bevestigingssystemen en bevestigingssysteem voor kinderen

a) Vliegtuigen worden uitgerust met:

1. een stoel of ligplaats voor elke persoon aan boord van 24 maanden of ouder;

▼M1

2. een veiligheidsgordel voor elke passagiersstoel en koppelriemen voor elke ligplaats;

3. een bevestigingssysteem voor kinderen voor elke persoon aan boord van jonger dan 24 maanden, en

4. een veiligheidsgordel met een schoudersysteem en een éénpuntsontkoppelingsmechanisme voor elke cockpitbemanningsstoel.

NCO.IDE.A.145 Verbandtrommels voor eerste hulp bij ongevallen

a) Vliegtuigen worden uitgerust met een verbandtrommel voor eerste hulp bij ongevallen.

b) De verbandtrommel moet:

1. gemakkelijk en snel bereikbaar zijn voor gebruik, en

2. na gebruik worden aangevuld.

NCO.IDE.A.150 Aanvullende ademhalingszuurstof — vliegtuigen met drukcabine

a) Vliegtuigen met drukcabine waarmee vluchten worden uitgevoerd op een hoogte die zuurstofvoorziening vereist overeenkomstig het bepaalde onder b), worden uitgerust met zuurstofapparatuur waarmee de vereiste zuurstofvoorraden kunnen worden opgeslagen en toegediend.

b) Vliegtuigen met drukcabine waarmee vluchten worden uitgevoerd boven een hoogte waarbij de drukhoogte in de passagierscompartimenten meer dan 10 000 ft bedraagt, voeren voldoende ademhalingszuurstof mee voor:

1. alle bemanningsleden, en:

i) 100 % van de passagiers voor perioden waarin de cabinedrukhoogte hoger is dan 15 000 ft, maar in geen enkel geval minder dan 10 minuten aan voorraad;

ii) minstens 30 % van de passagiers voor perioden waarin, bij drukverlies en rekening houdende met de omstandigheden van de vlucht, de drukhoogte in het passagierscompartiment tussen 14 000 ft en 15 000 ft bedraagt, en

iii) minstens 10 % van de passagiers voor perioden van meer dan 30 minuten wanneer de drukhoogte in het passagierscompartiment tussen 10 000 ft en 14 000 ft bedraagt,

en

2. alle inzittenden van het passagierscompartiment gedurende minstens 10 minuten, in het geval van vliegtuigen waarmee vluchten worden uitgevoerd op drukhoogten boven 25 000 ft, of onder die drukhoogte maar in omstandigheden die het onmogelijk maken veilig binnen 4 minuten te dalen tot een drukhoogte van 13 000 ft.

c) Vliegtuigen met drukcabine waarmee vluchten boven 25 000 ft worden uitgevoerd, worden bovendien uitgerust met een inrichting om de cockpitbemanning te waarschuwen in geval van drukverlies.

NCO.IDE.A.155 Aanvullende ademhalingszuurstof — vliegtuigen zonder drukcabine

a) Vliegtuigen zonder drukcabine waarmee vluchten worden uitgevoerd op een hoogte die zuurstofvoorziening vereist overeenkomstig het bepaalde onder b), worden uitgerust met zuurstofapparatuur waarmee de vereiste zuurstofvoorraden kunnen worden opgeslagen en toegediend.

▼M1

b) Vliegtuigen zonder drukcabine waarmee vluchten worden uitgevoerd boven een hoogte waarbij de drukhoogte in de passagierscompartimenten meer dan 10 000 ft bedraagt, voeren voldoende ademhalingszuurstof mee voor:

1. alle bemanningsleden en minstens 10 % van de passagiers voor perioden van meer dan 30 minuten wanneer de drukhoogte in het passagierscompartiment tussen 10 000 ft en 13 000 ft bedraagt, en

2. alle bemanningsleden en passagiers voor alle perioden dat de drukhoogte in de passagierscompartimenten meer dan 13 000 ft bedraagt.

NCO.IDE.A.160 Handbrandblussers

a) Vliegtuigen, met uitzondering van touring motor gliders (TMG) en ELA1-vliegtuigen, worden uitgerust met ten minste één handbrandblusser:

1. in de cockpit, en

2. in elk passagierscompartiment dat gescheiden is van de cockpit, tenzij het compartiment gemakkelijk en snel toegankelijk is voor de cockpitbemanning.

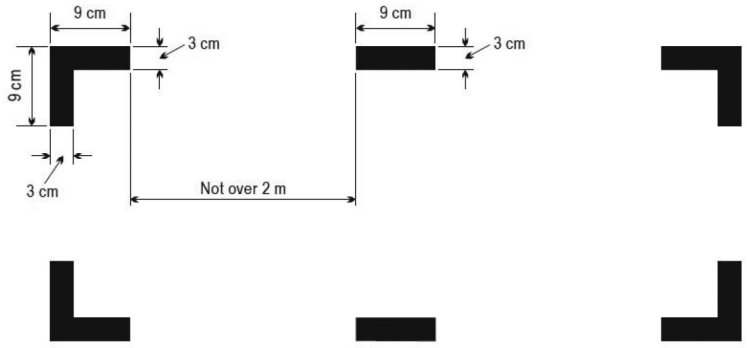
b) Het type en de hoeveelheid blusmiddel voor de vereiste brandblussers dient geschikt te zijn voor het soort brand dat kan optreden in het compartiment waarvoor de blusser bestemd is en voor het minimaliseren van het risico op vorming van giftige gasconcentraties in personencompartimenten.

NCO.IDE.A.165 Markering van openhakplaatsen

Indien bepaalde delen van de romp van het vliegtuig zijn gemarkeerd als zijnde geschikt om in geval van nood open te worden gehakt door reddingsploegen, zijn deze delen gemarkeerd als in figuur 1.

Figuur 1

Markering van openhakplaatsen



NCO.IDE.A.170 Plaatsaanduidende noodzender (ELT)

a) Vliegtuigen worden uitgerust met:

1. een plaatsaanduidende noodzender van om het even welk type in geval van vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of vóór 1 juli 2008.

2. een automatische plaatsaanduidende noodzender in geval van vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven na 1 juli 2008, of

3. een plaatsaanduidende noodzender voor overlevenden (ELT(S)) of een persoonlijke noodbaken (PLB) die wordt meegenomen door een bemanningslid of een passagier, in geval van vliegtuigen die gecertificeerd zijn voor een maximale passagiersconfiguratie van zes of minder.

▼M1

b) Plaatsaanduidende noodzenders van om het even welk type en persoonlijke noodbakens moeten tegelijkertijd op 121,5 MHz en 406 MHz kunnen uitzenden.

NCO.IDE.A.175 Vluchten boven water

a) De volgende vliegtuigen worden uitgerust met een zwemvest voor elke persoon aan boord of een gelijkwaardig individueel drijfmiddel voor elke persoon aan boord van jonger dan 24 maanden, gedragen of opgeborgen op een plaats die gemakkelijk en snel bereikbaar is vanuit de zit- of ligplaats van de persoon voor wie het is bedoeld:

1. eenmotorige landvliegtuigen:

i) in geval van vluchten boven water buiten glijafstand van land, of

ii) indien de start of landing plaatsvindt op een luchtvaartterrein of vluchtuitvoeringslocatie waar, volgens de mening van de gezagvoerder, het start- of naderingsvliegpad zodanig boven water is gelegen dat er een kans bestaat dat een noodlanding op het water moet worden gemaakt;

2. watervliegtuigen waarmee vluchten boven water worden uitgevoerd, en

3. vliegtuigen waarmee vluchten worden uitgevoerd waarbij de afstand tot een plaats op het land waar een noodlanding mogelijk is groter is dan die welke overeenstemt met 30 minuten tegen normale kruissnelheid of groter is dan 50 zeemijl, als dit korter is.

b) Watervliegtuigen waarmee vluchten boven water worden uitgevoerd, worden uitgerust met:

1. één anker;

2. één zeeanker, als dit nodig is om te helpen bij het manoeuvreren, en

3. uitrusting om de geluidssignalen te kunnen produceren die zijn voorgeschreven in de internationale regels voor het voorkomen van botsingen op zee, waar van toepassing.

c) Als met een vliegtuig een vlucht wordt uitgevoerd waarbij de afstand tot een plaats op het land waar een noodlanding mogelijk is groter is dan die welke overeenstemt met 30 minuten vliegen tegen normale kruissnelheid of groter is dan 50 zeemijl, als dit korter is, bepaalt de gezagvoerder de risico's voor de inzittenden in geval van een noodlanding op het water. Op basis daarvan bepaalt hij of het volgende wordt meegenomen:

1. apparatuur waarmee noodsignalen kunnen worden gegeven;

2. voldoende reddingsvlotten om alle personen aan boord te vervoeren, die zodanig moeten worden opgeborgen dat ze klaar zijn voor gebruik in noodgevallen, en

3. levensreddende uitrusting, met inbegrip van middelen om in leven te blijven, als passend voor de uit te voeren vlucht.

NCO.IDE.A.180 Overlevingsuitrusting

Vliegtuigen waarmee vluchten worden uitgevoerd boven gebieden waar opsporing en redding bijzonder moeilijk zouden zijn, worden uitgerust met apparatuur voor noodsignalen en levensreddende uitrusting, met inbegrip van middelen om in leven te blijven, als passend voor het gebied waarboven de vlucht plaatsvindt.

NCO.IDE.A.190 Radiocommunicatieapparatuur

a) Indien dit in het gebruikte luchtruim is vereist, worden vliegtuigen uitgerust met radiocommunicatieapparatuur waarmee tweewegcommunicatie tot stand kan worden gebracht met de luchtvaartstations en op de frequenties die in de luchtruimvoorschriften zijn bepaald.

▼M1

b) Indien vereist uit hoofde van a) voorziet de radiocommunicatieapparatuur in communicatie op de noodfrequentie voor luchtvaartradioverkeer (121,5 MHz).

c) Als meer dan een communicatieapparaat vereist is, moet elk apparaat onafhankelijk van de andere werken, zodat het uitvallen van een apparaat niet tot het uitvallen van de andere leidt.

NCO.IDE.A.195 Navigatieapparatuur

a) Vliegtuigen waarmee vluchten worden uitgevoerd op routes waar de navigatie niet kan worden gebaseerd op visuele oriëntatiepunten, worden uitgerust met alle navigatieapparatuur die nodig is om te kunnen vliegen overeenkomstig:

1. het ATS-vliegplan, indien van toepassing, en

2. de toepasselijke luchtruimvoorschriften.

b) Vliegtuigen worden uitgerust met voldoende navigatieapparatuur om ervoor te zorgen dat bij het uitvallen van een onderdeel van de apparatuur tijdens om het even welke fase van de vlucht, de resterende apparatuur veilige navigatie overeenkomstig het bepaalde onder a) of passende noodhandelingen mogelijk maakt.

c) Vliegtuigen waarmee vluchten worden uitgevoerd waarbij het de bedoeling is dat de landing plaatsvindt in instrumentenweersomstandigheden (IMC) worden uitgerust met geschikte apparatuur die in staat is om het vliegtuig te geleiden naar een punt van waaraf een visuele landing kan worden uitgevoerd. Deze apparatuur moet geleiding kunnen geven voor elk luchtvaartterrein waarop het vliegtuig voornemens is in instrumentweersomstandigheden te landen en voor alle aangewezen uitwijkluchtvaartterreinen.

NCO.IDE.A.200 Transponder

Indien dit in het gebruikte luchtruim is vereist, worden vliegtuigen uitgerust met een SSR-transponder (Secondary Surveillance Radar) met alle vereiste functies.

SECTIE 2

Helikopters

NCO.IDE.H.100 Instrumenten en apparatuur — algemeen

a) De volgens dit deel vereiste instrumenten en apparatuur moeten worden goedgekeurd overeenkomstig de toepasselijke luchtwaardigheidseisen, voor zover ze:

1. door de cockpitbemanning worden gebruikt om het vliegpad te controleren;

2. worden gebruikt om te voldoen aan NCO.IDE.H.190;

3. worden gebruikt om te voldoen aan NCO.IDE.H.195, of

4. In de helikopter zijn geïnstalleerd.

b) Voor de volgende apparatuur — voor zover die bij dit subdeel is vereist — is geen goedkeuring nodig:

1. onafhankelijk werkende draagbare lampen;

2. een nauwkeurig uurwerk;

3. verbandtrommels;

4. overlevings- en noodsignaalapparatuur;

▼M1

5. zeeankers en uitrusting voor het aanmeren, en

6. bevestigingssystemen voor kinderen.

c) Voor instrumenten en apparatuur die bij dit subdeel niet worden vereist en alle andere apparatuur die niet bij andere toepasselijke bijlagen is vereist, maar die wel op een vlucht wordt meegenomen, geldt het volgende:

1. de informatie die door deze instrumenten of apparatuur wordt verstrekt, mag door de cockpitbemanning niet worden gebruikt om te voldoen aan bijlage I bij Verordening (EG) nr. 216/2008 of NCO.IDE.H.190 en NCO.IDE.H.195, en

2. de instrumenten en apparatuur mogen geen nadelige invloed hebben op de luchtwaardigheid van de helikopter, ook niet bij uitval of storingen.

d) Instrumenten en apparatuur moeten vlot bedienbaar of bereikbaar zijn vanaf de post van het cockpitbemanningslid dat die instrumenten of apparatuur moet gebruiken.

e) Alle vereiste noodapparatuur moet gemakkelijk bereikbaar zijn voor direct gebruik.

NCO.IDE.H.105 Minimumuitrusting voor de vlucht

Aan een vlucht mag niet worden begonnen wanneer enige van de voor de voorgenomen vlucht vereiste instrumenten, apparaten of functies van de helikopter niet werken of ontbreken, tenzij:

a) de helikopter wordt geëxploiteerd in overeenstemming met de minimumuitrustingslijst (MEL), voor zover die is opgesteld, of

b) voor de helikopter een vliegvergunning is afgegeven overeenkomstig de toepasselijke luchtwaardigheidseisen.

NCO.IDE.H.115 Lichten

Helikopters waarmee nachtvluchten worden uitgevoerd, worden uitgerust met:

a) een antibotsingsverlichtingssysteem;

b) navigatie-/positielichten;

c) een landingslicht;

d) door het elektrische systeem van de helikopter gevoede verlichting die zorgt voor voldoende verlichting van alle instrumenten en apparatuur die essentieel zijn voor veilige vluchtuitvoeringen met de helikopter;

e) door het elektrische systeem van de helikopter gevoede verlichting die zorgt voor verlichting in alle passagierscompartimenten;

f) een onafhankelijk werkende draagbare lamp voor elke bemanningspost, en

g) de verlichting die nodig is om te voldoen aan de internationale voorschriften ter voorkoming van botsingen op zee indien de helikopter een amfibieluchtvaartuig is.

NCO.IDE.H.120 VFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur

a) Helikopters waarmee overdag VFR-vluchten worden uitgevoerd, worden uitgerust met een middel om het volgende te meten en weer te geven:

1. de magnetische koers;

2. de tijd in uren, minuten en seconden;

3. de drukhoogte;

4. de aangegeven vliegsnelheid, en

5. de slip.

▼M1

b) Helikopters waarmee vluchten bij zichtweersomstandigheden (VMC) of bij een zicht van minder dan 1 500 m worden uitgevoerd, of in omstandigheden waarbij het gewenste vliegpad van de helikopter niet kan worden aangehouden zonder verwijzing naar een of meer aanvullende instrumenten, worden, naast het bepaalde onder a), uitgerust met:

1. een middel om het volgende te meten en weer te geven:

i) de vlieghouding;

ii) de verticale snelheid, en

iii) de gestabiliseerde koers, en

2. een middel om aan te geven dat de stroomvoorziening naar de vlieginstrumenten onvoldoende is.

c) Helikopters waarmee vluchten bij een zicht van minder dan 1 500 m worden uitgevoerd waarbij het gewenste vliegpad van de helikopter niet kan worden behouden zonder verwijzing naar een of meer aanvullende instrumenten, worden, naast het bepaalde onder a), en b), uitgerust met een inrichting ter voorkoming van storingen in het onder a), punt 4), vereiste systeem voor het aangeven van de vliegsnelheid wegens condensatie of ijsvorming.

NCO.IDE.H.125 IFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur

Helikopters waarmee overdag IFR-vluchten worden uitgevoerd, worden uitgerust met:

a) een middel om het volgende te meten en weer te geven:

1. de magnetische koers;

2. de tijd in uren, minuten en seconden;

3. de drukhoogte;

4. de aangegeven vliegsnelheid;

5. de verticale snelheid;

6. de slip;

7. de vlieghouding;

8. de gestabiliseerde koers, en

9. de buitentemperatuur;

b) een middel om aan te geven dat de stroomvoorziening naar de vlieginstrumenten onvoldoende is;

c) een inrichting ter voorkoming van storingen in het krachtens onder a), punt 4, vereiste systeem voor het aangeven van de vliegsnelheid wegens condensatie of ijsvorming, en

d) een aanvullend stand-byinstrument voor het meten en weergeven van de vlieghouding.

NCO.IDE.H.126 Aanvullende uitrusting voor de uitvoering van IFR-vluchten met één piloot

Helikopters waarmee IFR-vluchten worden uitgevoerd met één piloot worden uitgerust met een automatische piloot waarmee ten minste een vaste hoogte en koers kan worden aangehouden.

NCO.IDE.H.135 Intercomsysteem voor de cockpitbemanning

Helikopters die worden bestuurd door een cockpitbemanning van meer dan één persoon worden uitgerust met een intercomsysteem voor de cockpitbemanning, met inbegrip van hoofdtelefoons en microfoons voor gebruik door alle cockpitbemanningsleden.

▼M1

NCO.IDE.H.140 Zitplaatsen, veiligheidsgordels, bevestigingssystemen en bevestigingssysteem voor kinderen

a) Helikopters worden uitgerust met:

1. een stoel of ligplaats voor elke persoon aan boord van 24 maanden of ouder;

2. een veiligheidsgordel voor elke passagiersstoel en koppelriemen voor elke ligplaats;

3. voor helikopters waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 31 december 2012, een veiligheidsgordel met een schoudersysteem voor elke passagiersstoel voor passagiers van 24 maanden of ouder;

4. een bevestigingssysteem voor kinderen voor elke persoon aan boord van jonger dan 24 maanden, en

5. een veiligheidsgordel met een schoudersysteem dat is voorzien van een inrichting die het bovenlichaam van de inzittende automatisch tegenhoudt in geval van snelle vaartvermindering voor elke cockpitbemanningsstoel.

b) Een veiligheidsgordel met een schoudersysteem is uitgerust met een éénpuntsontkoppelingsmechanisme.

NCO.IDE.H.145 Verbandtrommels voor eerste hulp bij ongevallen

a) Helikopters worden uitgerust met een verbandtrommel voor eerste hulp bij ongevallen.

b) De verbandtrommel moet:

1. gemakkelijk en snel bereikbaar zijn voor gebruik, en

2. na gebruik worden aangevuld.

NCO.IDE.H.155 Aanvullende ademhalingszuurstof — helikopters zonder drukcabine

a) Helikopters zonder drukcabine waarmee vluchten worden uitgevoerd op een hoogte die zuurstofvoorziening vereist overeenkomstig het bepaalde onder b), worden uitgerust met zuurstofapparatuur waarmee de vereiste zuurstofvoorraden kunnen worden opgeslagen en toegediend.

b) Helikopters zonder drukcabine waarmee vluchten worden uitgevoerd boven een hoogte waarbij de drukhoogte in de passagierscompartimenten meer dan 10 000 ft bedraagt, voeren voldoende ademhalingszuurstof mee voor:

1. alle bemanningsleden en minstens 10 % van de passagiers voor perioden van meer dan 30 minuten wanneer de drukhoogte in het passagierscompartiment tussen 10 000 ft en 13 000 ft bedraagt, en

2. alle bemanningsleden en passagiers voor alle perioden dat de drukhoogte in de passagierscompartimenten meer dan 13 000 ft bedraagt.

NCO.IDE.H.160 Handbrandblussers

a) Helikopters, met uitzondering van ELA2-helikopters, worden uitgerust met ten minste één handbrandblusser:

1. in de cockpit, en

2. in elk passagierscompartiment dat gescheiden is van de cockpit, tenzij het compartiment gemakkelijk en snel toegankelijk is voor de cockpitbemanning.

b) Het type en de hoeveelheid blusmiddel voor de vereiste brandblussers dient geschikt te zijn voor het soort brand dat kan optreden in het compartiment waarvoor de blusser bestemd is en voor het minimaliseren van het risico op vorming van giftige gasconcentraties in personencompartimenten.

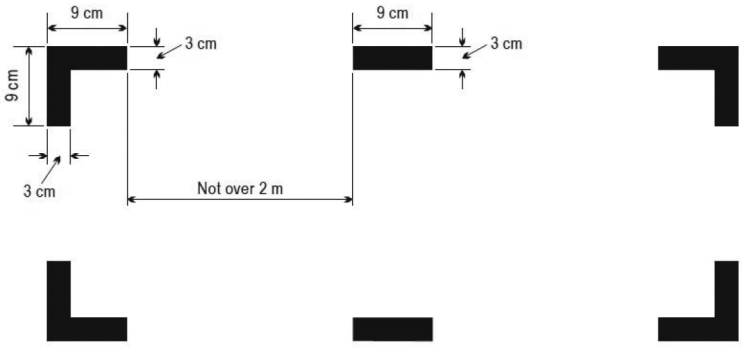
▼M1

NCO.IDE.H.165 Markering van openhakplaatsen

Indien bepaalde delen van de romp van de helikopter zijn gemarkeerd als zijnde geschikt om in geval van nood te worden opengehakt door reddingsploegen, worden deze delen gemarkeerd als in figuur 1.

Figuur 1

Markering van openhakplaatsen



NCO.IDE.H.170 Plaatsaanduidende noodzender (ELT)

a) Helikopters die zijn gecertificeerd voor een maximale passagiersconfiguratie van meer dan zes worden uitgerust met:

1. een automatische plaatsaanduidende noodzender (ELT), en

2. één plaatsaanduidende noodzender voor overlevenden (ELT(S)) in een reddingsvlot of zwemvest, wanneer met de helikopter vluchten worden uitgevoerd op een afstand van het land die overeenstemt met meer dan 3 minuten vliegtijd tegen normale kruissnelheid.

b) Helikopters die zijn gecertificeerd voor een maximale passagiersconfiguratie van hoogstens zes worden uitgerust met een plaatsaanduidende noodzender voor overlevenden (ELT(S)) of een persoonlijke noodbaken (PLB) die wordt meegenomen door een bemanningslid of een passagier.

c) Plaatsaanduidende noodzenders van om het even welk type en persoonlijke noodbakens moeten tegelijkertijd op 121,5 MHz en 406 MHz kunnen uitzenden.

NCO.IDE.H.175 Vluchten boven water

a) Helikopters worden uitgerust met een zwemvest voor elke persoon aan boord of een gelijkwaardig drijfmiddel voor elke persoon aan boord van jonger dan 24 maanden, opgeborgen op een plaats die gemakkelijk en snel bereikbaar is vanuit de zit- of ligplaats van de persoon voor wie het is bedoeld, bij vluchten:

1. boven water op een afstand tot het land die niet met autorotatie is te overbruggen, waarbij de helikopter geen horizontale vlucht kan aanhouden als de kritieke motor uitvalt, of

2. boven water op een afstand tot het land die overeenstemt met meer dan 10 minuten vliegtijd bij normale kruissnelheid, waarbij de helikopter een horizontale vlucht kan aanhouden als de kritieke motor uitvalt, of

3. wanneer de start of landing plaatsvindt op een luchtvaartterrein of vluchtuitvoeringslocatie waarbij het start- of naderingsvliegpad zich boven water bevindt.

b) Alle zwemvesten of gelijkwaardige individuele drijfmiddelen worden voorzien van elektrische verlichting om personen gemakkelijker te kunnen opsporen.

▼M1

c) Als met een helikopter een vlucht wordt uitgevoerd waarbij de afstand tot het land groter is dan die welke overeenstemt met 30 minuten vliegen tegen normale kruissnelheid of groter is dan 50 zeemijl, als dit korter is, bepaalt de gezagvoerder de risico's voor de inzittenden in geval van een noodlanding op het water. Op basis daarvan bepaalt hij of het volgende wordt meegenomen:

1. apparatuur waarmee noodsignalen kunnen worden gegeven;

2. voldoende reddingsvlotten om alle personen aan boord te vervoeren, die zodanig moeten worden opgeborgen dat ze klaar zijn voor gebruik in noodgevallen, en

3. levensreddende uitrusting, met inbegrip van middelen om in leven te blijven, als passend voor de uit te voeren vlucht.

d) De gezagvoerder bepaalt de risico's voor de inzittenden van de helikopter in geval van een noodlanding op het water en beslist op basis daarvan of alle inzittenden de onder a) vermelde reddingsvesten moeten dragen.

NCO.IDE.H.180 Overlevingsuitrusting

Helikopters waarmee vluchten worden uitgevoerd boven gebieden waar opsporing en redding bijzonder moeilijk zouden zijn, worden uitgerust met apparatuur voor noodsignalen en levensreddende uitrusting, met inbegrip van middelen om in leven te blijven, als passend voor het gebied waarboven de vlucht plaatsvindt.

NCO.IDE.H.185 Alle helikopters die vluchten boven water uitvoeren — noodlandingen op het water

Helikopters die in een vijandige omgeving boven water vliegen op een afstand van meer dan 50 zeemijl van het land moeten:

a) zijn ontworpen om op het water te kunnen landen overeenkomstig de relevante luchtwaardigheidsvoorschriften;

b) zijn gecertificeerd om een noodlanding op het water te kunnen uitvoeren overeenkomstig de relevante luchtwaardigheidsvoorschriften, of

c) zijn uitgerust met drijfmiddelen voor noodsituaties.

NCO.IDE.H.190 Radiocommunicatieapparatuur

a) Indien dit vereist is in het gebruikte luchtruim, worden helikopters uitgerust met radiocommunicatieapparatuur waarmee tweewegcommunicatie tot stand kan worden gebracht met de luchtvaartstations en op de frequenties die in de luchtruimvoorschriften zijn bepaald.

b) Indien vereist uit hoofde van a), voorziet de radiocommunicatieapparatuur in communicatie op de noodfrequentie voor luchtvaartradioverkeer (121,5 MHz).

c) Als meer dan één communicatieapparaat vereist is, moet elk apparaat onafhankelijk van de andere werken, zodat het uitvallen van een apparaat niet tot het uitvallen van de andere leidt.

d) Wanneer een radiocommunicatiesysteem vereist is naast het bij NCO.IDE.H.135 vereiste intercomsysteem voor de cockpitbemanning, worden helikopters uitgerust met een zendknop op de besturingsinrichting voor alle vereiste piloten en bemanningsleden, op hun post.

NCO.IDE.H.195 Navigatieapparatuur

a) Helikopters waarmee vluchten worden uitgevoerd op routes waar de navigatie niet kan worden gebaseerd op visuele oriëntatiepunten, worden uitgerust met navigatieapparatuur die nodig is om te kunnen vliegen overeenkomstig:

1. het ATS-vliegplan, indien van toepassing, en

2. de toepasselijke luchtruimvoorschriften.

▼M1

b) Helikopters worden uitgerust met voldoende navigatieapparatuur om ervoor te zorgen dat bij het uitvallen van een onderdeel van de apparatuur tijdens om het even welke fase van de vlucht, de resterende apparatuur veilige navigatie overeenkomstig het bepaalde onder a), of passende noodhandelingen mogelijk maakt.

c) Helikopters die vluchten uitvoeren waarbij het de bedoeling is dat de landing plaatsvindt in instrumentweersomstandigheden (IMC) worden uitgerust met navigatieapparatuur waarmee de helikopter kan worden geleid naar een punt van waaraf een visuele landing kan worden uitgevoerd. Deze apparatuur moet geleiding kunnen geven voor elk luchtvaartterrein waarop de helikopter voornemens is in instrumentweersomstandigheden te landen en voor alle aangewezen uitwijkluchtvaartterreinen.

NCO.IDE.H.200 Transponder

Indien dit in het gebruikte luchtruim is vereist, worden helikopters uitgerust met een SSR-transponder (Secondary Surveillance Radar) met alle vereiste functies.

SECTIE 3

Zweefvliegtuigen

NCO.IDE.S.100 Instrumenten en apparatuur — algemeen

a) De volgens dit deel vereiste instrumenten en apparatuur worden goedgekeurd overeenkomstig de toepasselijke luchtwaardigheidseisen, voor zover ze:

1. door de cockpitbemanning worden gebruikt om het vliegpad te controleren;

2. worden gebruikt om te voldoen aan NCO.IDE.S.145;

3. worden gebruikt om te voldoen aan NCO.IDE.S.150, of

4. in het zweefvliegtuig zijn geïnstalleerd.

b) Voor de volgende apparatuur — voor zover die bij dit subdeel is vereist — is geen goedkeuring nodig:

1. onafhankelijk werkende draagbare lampen;

2. een nauwkeurig uurwerk;

3. overlevings- en noodsignaalapparatuur.

c) Voor instrumenten en apparatuur die bij dit subdeel niet worden vereist en alle andere apparatuur die niet bij andere bijlagen is vereist, maar die wel op een vlucht wordt meegenomen, geldt het volgende:

1. de informatie die door deze instrumenten of apparatuur wordt verstrekt, mag door de cockpitbemanning niet worden gebruikt om te voldoen aan bijlage I bij Verordening (EG) nr. 216/2008, en

2. de instrumenten en apparatuur mogen geen nadelige invloed hebben op de luchtwaardigheid van het zweefvliegtuig, ook niet bij uitval of storingen.

d) Instrumenten en apparatuur moeten vlot bedienbaar of bereikbaar zijn vanaf de post van het cockpitbemanningslid dat die instrumenten of apparatuur moet gebruiken.

e) Alle vereiste noodapparatuur moet gemakkelijk bereikbaar zijn voor direct gebruik.

▼M1

NCO.IDE.S.105 Minimumuitrusting voor de vlucht

Aan een vlucht mag niet worden begonnen als een van de voor de voorgenomen vlucht vereiste instrumenten, apparaten of functies van het zweefvliegtuig niet werkt of ontbreekt, tenzij:

a) de vluchtuitvoering met het zweefvliegtuig plaatsvindt in overeenstemming met de minimumuitrustingslijst (MEL), voor zover die is opgesteld, of

b) voor het zweefvliegtuig een vliegvergunning is afgegeven overeenkomstig de toepasselijke luchtwaardigheidseisen.

NCO.IDE.S.115 VFR-vluchtuitvoeringen — vlieg- en navigatie-instrumenten

a) Zweefvliegtuigen waarmee overdag VFR-vluchten worden uitgevoerd, worden uitgerust met een middel om het volgende te meten en weer te geven:

   1. in het geval van gemotoriseerde zweefvliegtuigen: de magnetische koers;

   2. de tijd in uren, minuten en seconden;

   3. de drukhoogte, en

   4. de aangegeven vliegsnelheid.

b) Zweefvliegtuigen waarmee vluchten worden uitgevoerd in omstandigheden waarbij het gewenste vliegpad van het zweefvliegtuig niet kan worden behouden zonder verwijzing naar een of meer aanvullende instrumenten, worden, naast het bepaalde onder a), uitgerust met een middel om het volgende te meten en weer te geven:

   1. de verticale snelheid;

   2. de vlieghouding of de bocht en slip, en

   3. de magnetische koers.

NCO.IDE.S.120 Wolkenvliegen — vlucht- en navigatie-instrumenten

Zweefvliegtuigen waarmee aan wolkenvliegen wordt gedaan, worden uitgerust met een middel om het volgende te meten en weer te geven:

a) de magnetische koers;

b) de tijd in uren, minuten en seconden;

c) de drukhoogte;

d) de aangegeven vliegsnelheid;

e) de verticale snelheid, en

f) de vlieghouding of de bocht en slip.

NCO.IDE.S.125 Stoelen en bevestigingssystemen

a) Zweefvliegtuigen worden uitgerust met:

   1. een stoel voor elke persoon aan boord, en

   2. een veiligheidsgordel met een schoudersysteem voor elke stoel, overeenkomstig het vlieghandboek.

b) Een veiligheidsgordel met een schoudersysteem is uitgerust met een éénpuntsontkoppelingsmechanisme.

▼M1

NCO.IDE.S.130 Aanvullende zuurstof

Zweefvliegtuigen waarmee vluchten worden uitgevoerd boven 10 000 ft worden uitgerust met zuurstofapparatuur waarmee voldoende ademhalingszuurstof kan worden opgeslagen en toegediend voor:

a) bemanningsleden voor perioden van meer dan 30 minuten wanneer de drukhoogte in het passagierscompartiment tussen 10 000 ft en 13 000 ft bedraagt, en

b) alle bemanningsleden en passagiers voor alle perioden dat de drukhoogte in de passagierscompartimenten meer dan 13 000 ft bedraagt.

NCO.IDE.S.135 Vluchten boven water

De gezagvoerder van een zweefvliegtuig waarmee vluchten boven water worden uitgevoerd, bepaalt de risico's voor de inzittenden in geval van een noodlanding op het water. Op basis daarvan bepaalt hij of het volgende wordt meegenomen:

a) een zwemvest of gelijkwaardig individueel drijfmiddel voor elke persoon aan boord, opgeborgen op een plaats die gemakkelijk en snel bereikbaar is vanuit de zitplaats van de persoon voor wie het is bedoeld;

b) een plaatsaanduidende noodzender (ELT) of een persoonlijke noodbaken (PLB) die wordt meegenomen door een bemanningslid of een passagier en waarmee tegelijk op 121,5 MHz en 406 MHz kan worden uitgezonden, en

c) apparatuur waarmee noodsignalen kunnen worden gegeven:

   1. vluchten boven water buiten glijafstand van land, of

   2. als het start- of naderingsvliegpad boven water ligt, zodat, in geval van een ongeluk, waarschijnlijk een noodlanding op het water moet worden uitgevoerd.

NCO.IDE.S.140 Overlevingsuitrusting

Zweefvliegtuigen waarmee vluchten worden uitgevoerd boven gebieden waar opsporing en redding bijzonder moeilijk zouden zijn, worden uitgerust met apparatuur voor noodsignalen en levensreddende uitrusting, als passend voor het gebied waarboven de vlucht plaatsvindt.

NCO.IDE.S.145 Radiocommunicatieapparatuur

a) Indien dit vereist is in het gebruikte luchtruim, worden zweefvliegtuigen uitgerust met radiocommunicatieapparatuur waarmee tweewegcommunicatie tot stand kan worden gebracht met de luchtvaartstations en op de frequenties die in de luchtruimvoorschriften zijn bepaald.

b) Indien vereist uit hoofde van a) voorziet de radiocommunicatieapparatuur in communicatie op de noodfrequentie voor luchtvaartradioverkeer (121,5 MHz).

NCO.IDE.S.150 Navigatieapparatuur

Zweefvliegtuigen worden uitgerust met navigatieapparatuur waarmee zij kunnen vliegen overeenkomstig:

a) het ATS-vliegplan, indien van toepassing, en

b) de toepasselijke luchtruimvoorschriften.

NCO.IDE.S.155 Transponder

Indien dit in het gebruikte luchtruim is vereist, worden zweefvliegen uitgerust met een SSR-transponder (Secondary Surveillance Radar) met alle vereiste functies.

▼**M1**

SECTIE 4

Luchtballonnen

NCO.IDE.B.100 Instrumenten en apparatuur — algemeen

a) De volgens dit deel vereiste instrumenten en apparatuur worden goedgekeurd overeenkomstig de toepasselijke luchtwaardigheidseisen, voor zover ze:

1. door de cockpitbemanning worden gebruikt om het vliegpad te bepalen;

2. worden gebruikt om te voldoen aan NCO.IDE.B.145, of

3. in de luchtballon zijn geïnstalleerd.

b) Voor de volgende apparatuur — voor zover die bij dit subdeel is vereist — is geen goedkeuring nodig:

1. onafhankelijk werkende draagbare lampen;

2. een nauwkeurig uurwerk;

3. verbandtrommels;

4. overlevings- en noodsignaalapparatuur.

c) Voor instrumenten en apparatuur die bij dit subdeel niet worden vereist en alle andere apparatuur die niet bij andere bijlagen is vereist, maar die wel op een vlucht wordt meegenomen, geldt het volgende:

1. de informatie die door deze instrumenten of apparatuur wordt verstrekt, mag door de cockpitbemanning niet worden gebruikt om te voldoen aan bijlage I bij Verordening (EG) nr. 216/2008, en

2. de instrumenten en apparatuur mogen geen nadelige invloed hebben op de luchtwaardigheid van de luchtballon, ook niet bij uitval of storingen.

d) Instrumenten en apparatuur moeten gemakkelijk en snel bedienbaar of bereikbaar zijn vanaf de post die is toegewezen aan het cockpitbemanningslid dat die instrumenten of apparatuur moet gebruiken.

e) Alle vereiste noodapparatuur moet gemakkelijk bereikbaar zijn voor direct gebruik.

NCO.IDE.B.105 Minimumuitrusting voor de vlucht

Aan een vlucht mag niet worden begonnen als een van de voor de voorgenomen vlucht vereiste instrumenten, apparaten of functies van de luchtballon niet werkt of ontbreekt, tenzij:

a) de luchtballon wordt geëxploiteerd in overeenstemming met de minimumuitrustingslijst (MEL), voor zover die is opgesteld, of

b) voor de luchtballon een vliegvergunning is afgegeven overeenkomstig de toepasselijke luchtwaardigheidseisen.

NCO.IDE.B.110 Lichten

Luchtballonnen waarmee nachtvluchten worden uitgevoerd, worden uitgerust met:

a) positielichten;

b) een systeem dat zorgt voor voldoende verlichting van alle instrumenten en apparatuur die essentieel zijn voor veilige vluchtuitvoeringen met de luchtballon;

c) een onafhankelijk werkende draagbare lamp, en

d) voor heteluchtballonnen:

1. een landingslicht, en

2. een antibotsingslicht.

▼M1

NCO.IDE.B.115 VFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur

Luchtballonnen die overdag worden gebruikt, worden uitgerust met:

a) een middel om weer te geven in welke richting de ballon zweeft, en

b) een middel om de volgende parameters te meten en weer te geven:

1. de tijd in uren, minuten en seconden;

2. de verticale snelheid, voor zover vereist uit hoofde van het vlieghandboek, en

3. de drukhoogte, voor zover vereist uit hoofde van het vlieghandboek of de luchtruimvoorschriften, of wanneer de hoogte moet worden gecontroleerd met betrekking tot het gebruik van zuurstof.

NCO.IDE.B.120 Verbandtrommels voor eerste hulp bij ongevallen

a) Luchtballonnen worden uitgerust met een verbandtrommel voor eerste hulp bij ongevallen.

b) De verbandtrommel moet:

1. gemakkelijk en snel bereikbaar zijn voor gebruik, en

2. na gebruik worden aangevuld.

NCO.IDE.B.121 Aanvullende zuurstof

Luchtballonnen waarmee vluchten worden uitgevoerd boven 10 000 ft worden uitgerust met zuurstofapparatuur waarmee voldoende ademhalingszuurstof kan worden opgeslagen en toegediend voor:

a) bemanningsleden voor perioden van meer dan 30 minuten wanneer de drukhoogte in het passagierscompartiment tussen 10 000 ft en 13 000 ft bedraagt, en

b) alle bemanningsleden en passagiers voor alle perioden dat de drukhoogte in de passagierscompartimenten meer dan 13 000 ft bedraagt.

NCO.IDE.B.125 Handbrandblussers

a) Ballonnen worden uitgerust met ten minste één handbrandblusser, indien vereist bij de toepasselijke certificeringsspecificaties.

b) Het type en de hoeveelheid blusmiddel voor de vereiste brandblussers dient geschikt te zijn voor het soort brand dat kan optreden in de luchtballon waarvoor de blusser bestemd is en voor het minimaliseren van het risico op vorming van giftige gasconcentraties voor de inzittenden van de luchtballon.

NCO.IDE.B.130 Vluchten boven water

De gezagvoerder van een luchtballon waarmee vluchten boven water worden uitgevoerd, bepaalt de risico's voor de inzittenden in geval van een noodlanding op het water. Op basis daarvan bepaalt hij of het volgende wordt meegenomen:

a) een zwemvest voor elke persoon aan boord of een gelijkwaardig individueel drijfmiddel voor elke persoon aan boord van jonger dan 24 maanden, gedragen of opgeborgen op een plaats die vlot bereikbaar is vanop de post van de persoon voor wie het is bedoeld;

b) wanneer meer dan 6 personen worden vervoerd: een plaatsaanduidende noodzender (ELT) waarmee tegelijk op 121,5 MHz en 406 MHz kan worden uitgezonden;

▼M1

c) wanneer hoogstens 6 personen worden vervoerd: een plaatsaanduidende noodzender (ELT) die wordt meegenomen door een bemanningslid of een passagier en waarmee tegelijk op 121,5 MHz en 406 MHz kan worden uitgezonden, en

d) apparatuur waarmee noodsignalen kunnen worden gegeven.

NCO.IDE.B.135 Overlevingsuitrusting

Luchtballonnen waarmee vluchten worden uitgevoerd boven gebieden waar opsporing en redding bijzonder moeilijk zouden zijn, worden uitgerust met apparatuur voor noodsignalen en levensreddende uitrusting, als passend voor het gebied waarboven de vlucht plaatsvindt.

NCO.IDE.B.140 Overige uitrusting

a) Luchtballonnen worden uitgerust met beschermende handschoenen voor elk bemanningslid.

b) Heteluchtballonnen en gas-luchtballonnen worden uitgerust met:

1. een alternatieve ontstekingsbron;

2. een middel om de brandstofvoorraad te meten en weer te geven;

3. een blusdeken of brandvrij deken, en

4. een minstens 25 meter (m) lange vallijn.

c) Gasballonnen worden uitgerust met een mes.

NCO.IDE.B.145 Radiocommunicatieapparatuur

a) Indien dit vereist is in het gebruikte luchtruim, worden luchtballonnen uitgerust met radiocommunicatieapparatuur waarmee tweewegcommunicatie tot stand kan worden gebracht met de luchtvaartstations en op de frequenties die in de luchtruimvoorschriften zijn bepaald.

b) Indien vereist uit hoofde van a) voorziet de radiocommunicatieapparatuur in communicatie op de noodfrequentie voor luchtvaartradioverkeer (121,5 MHz).

NCO.IDE.B.150 Transponder

Indien dit in het gebruikte luchtruim is vereist, worden luchtballonnen uitgerust met een SSR-transponder (Secondary Surveillance Radar) met alle vereiste functies.