

II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) 2015/2338

af 11. december 2015

om ændring af forordning (EU) nr. 965/2012 for så vidt angår krav til flyvedatarekordere, undervandslokaliseringsanordninger og flysporingsystemer

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

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

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Luftfartøjsoperationer skal opfylde de væsentlige krav i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008. I overensstemmelse med forordning (EF) nr. 216/2008 bør Kommissionen vedtage de nødvendige gennemførelsesbestemmelser til fastsættelse af betingelser for en sikker operation af luftfartøjer.
- (2) Cockpit voice-rekorderen (CVR) har til formål at understøtte sikkerhedsundersøgelsesmyndighedens undersøgelse, hvis der indtræffer en ulykke eller en hændelse. Der er truffet beskyttelsesforanstaltninger mod videregivelse af CVR-data i en situation, hvor der er indledt en sikkerhedsundersøgelse, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010⁽²⁾. Det anerkendes, at indførelsen af sikkerhedsstyring betyder, at CVR kan anvendes uden for rammerne af en sikkerhedsundersøgelse, når det sker for at opretholde eller forbedre sikkerheden. Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012⁽³⁾ bør derfor ændres for at skærpe de betingelser, der har til formål effektivt at forebygge uønsket brug og videregivelse af CVR-rekorderinger.
- (3) For at forbedre flyvedatarekordernes præstationer som helhed og for at lette bjærgning af et fly og dets flyvedatarekordere efter en ulykke over vand, har Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) foreslået en række sikkerhedsmæssige forbedringer af de nuværende krav. Forbedringerne indebærer, at forældet rekorderingsteknologi som magnetbånd eller magnettråd afskaffes, at CVR-rekorderingens minimumsvarighed øges, samt at flyvedatarekorderens undervandslokaliseringsanordning sender i et længere tidsrum, og at flyvemaskiner, der flyver lange strækninger over vand, medfører en undervandslokaliseringsanordning med meget lang rækkevidde. Forordning (EU) nr. 965/2012 bør derfor ændres, så den afspejler disse sikkerhedsforbedringer.
- (4) Det er nødvendigt at tage hensyn til erfaringerne fra ulykken med fly MH370, der forsvandt den 8. marts 2014, og til henstillingerne fra ICAO's tværfaglige møde den 12. og 13. maj 2014 om global sporing. Det bør til enhver tid være kendt, hvor luftfartøjer, der varetager offentlig transport, befinder sig, selv i fjerntliggende områder, således at det bliver lettere at lokalisere luftfartøjet, hvis flyvningen forløber unormalt, eller der opstår en nødsituation eller sker en ulykke. Hvor det er muligt, bør midlerne til at spore luftfartøjet kunne fungere videre,

⁽¹⁾ EUT L 79 af 13.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF (EUT L 295 af 12.11.2010, s. 35).

⁽³⁾ Forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).

hvis den normale elektriske strømforsyning om bord svigter, og det må ikke være muligt at deaktivere dem under flyvningen. Derfor bør forordning (EU) nr. 965/2012 ændres ved indføjelser af yderligere krav om globalt dækkende flysporingsmidler, som også fungerer over havene og i fjerntliggende områder.

- (5) I overensstemmelse med forslaget fra ICAO's Flight Recorder Panel (FLIRECP) om, at store luftfartøjer skal medføre CVR'er med øget rekorderingsvarighed, bør det fastsættes, at luftfartøjer bygget efter den 1. januar 2021 med en maksimal certificeret startmasse på over 27 000 kg skal være udstyret med CVR med en rekorderingsvarighed på 25 timer.
- (6) Foranstaltningerne i denne forordning udmønter 13 sikkerhedsanbefalinger fra sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder⁽¹⁾ med det formål at højne sikkerheden ved at gøre det lettere at indsamle oplysninger til brug for sikkerhedsundersøgelser inden for europæisk civil luftfart og ved at forbedre flyvedatarekorderens ydeevne og håndteringen af den samt forbedre lokaliseringen af luftfartøjer efter en ulykke over vand.
- (7) Foranstaltningerne i denne forordning bygger på udtalelse nr. 01/2014⁽²⁾ fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) i overensstemmelse med artikel 17, stk. 2, litra b), og artikel 19, stk. 1, i forordning (EF) nr. 216/2008.
- (8) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat ved artikel 65 i forordning (EF) nr. 216/2008 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Bilag I (Definitioner), bilag IV (del-CAT), bilag VI (del-NCC) og bilag VIII (del-SPO) til forordning (EU) nr. 965/2012 ændres i overensstemmelse med bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 11. december 2015.

På Kommissionens vegne

Jean-Claude JUNCKER

Formand

⁽¹⁾ EASA-referencer for de 13 sikkerhedsanbefalinger: CAND-1999-002 (McDonnell Douglas MD11, HB-IWF, 02/09/1998); GREC-2006-045 (B737 of Helios, 5B-DBY, 14/08/2005); NORW-2006-013 (ATR42, OY-JRJ 31/01/2005); NETH-2011-015 (Boeing 737, PH-BDP, 10/02/2010); UNKG-2012-013 (Boeing 767, G OOBK, 03/10/2010); FRAN-2012-025 (Airbus 340, F-GLZU, 22/07/2011); FINL-2012-003 (Airbus A330, OH-LTO, 11/12/2010); FRAN-2009-016, FRAN-2009-017, FRAN-2009-018, FRAN-2011-017 and FRAN-2011-018 (Airbus A330, F-GZCP, 01/06/2009); UNKG-2008-020 (ATR42, EI-SLD, 18/01/2007).

⁽²⁾ Opinion 01/2014 of 5 May 2014 of EASA as regards amending requirements for flight recorders and underwater locating devices.

BILAG

1. I bilag I til forordning (EU) nr. 965/2012 indsættes følgende nr. 8a og 8b:

- »8a. »flysporing«: en jordbaseret proces, der med standardiserede intervaller vedligeholder og ajourfører en journal over enkeltluftfartøjers firedimensionale position under flyvningen
- 8b. »flysporingssystem«: et system, som ved hjælp af flysporing identificerer unormale forløb af flyvninger og slår alarm«.

2. I bilag IV til forordning (EU) nr. 965/2012 foretages følgende ændringer:

a) I CAT.GEN.MPA.105, litra a), affattes nr. 10 således:

»10) sikre:

- i) at flyvedatarekordere ikke deaktiveres eller slukkes under flyvning
- ii) i tilfælde af at der indtræffer en begivenhed, som ikke er et havari eller en alvorlig hændelse, der skal indberettes i henhold til ORO.GEN.160, litra a): at flyvedatarekordringer ikke slettes bevidst, og
- iii) i tilfælde af at der sker et havari eller en alvorlig hændelse, eller hvis den efterforskende myndighed bestemmer at flyvedatarekordringer skal bevares:
 - A) at flyvedatarekordringer ikke slettes bevidst
 - B) at flyvedatarekordere deaktiveres, umiddelbart efter at flyvningen er gennemført, og
 - C) at der træffes forholdsregler for at bevare flyvedatarekordringerne, inden cockpittet forlades.«

b) I CAT.GEN.MPA.195 foretages følgende ændringer:

i) Overskriften affattes således:

»CAT.GEN.MPA.195 Håndtering af flyvedatarekordringer: opbevaring, fremlæggelse, beskyttelse og anvendelse«.

ii) Litra a) affattes således:

»a) Efter et havari, en alvorlig hændelse eller en begivenhed, som den efterforskende myndighed har udpeget, skal luftfartøjsoperatøren opbevare de originale rekorderede oplysninger i en periode på 60 dage, eller indtil den efterforskende myndighed giver anden anvisning.«.

iii) Litra f) affattes således:

»f) Medmindre andet fremgår af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 (*) gælder følgende:

- 1) Bortset fra tilfælde hvor formålet er at sikre CVR'ens funktionsdygtighed, må CVR-rekordringer kun videregives eller anvendes:
 - i) hvis der er tilrettelagt en procedure for håndtering og transskription af CVR-rekordringer
 - ii) hvis alle berørte medlemmer af besætningen og vedligeholdelsespersonalet forud har givet deres samtykke, og
 - iii) hvis de kun anvendes til opretholdelse eller forbedring af sikkerheden.
- 1a) Når en CVR-rekordring inspiceres for at sikre CVR'ens funktionsdygtighed, skal operatøren sikre CVR-rekorderingen mod brud på privatlivets fred, og CVR-rekorderingen må ikke videregives eller bruges til andre formål end at sikre CVR'ens funktionsdygtighed.

- 2) FDR-rekorderinger eller datalink-rekorderinger må kun bruges til andre formål end efterforskning af et havari eller en indberetningspligtig hændelse, hvis sådanne rekorderinger:
 - i) udelukkende anvendes af luftfartsforetagendet til luftdygtigheds- eller vedligeholdelsesformål eller
 - ii) anonymiseres eller
 - iii) offentliggøres efter sikre procedurer.

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

c) Følgende indsættes som CAT.GEN.MPA.205:

»CAT.GEN.MPA.205 Flysporingsystem — flyvemaskiner

- a) Senest den 16. december 2018 skal operatøren som led i systemet for udøvelse af operationel kontrol med flyvningerne etablere og vedligeholde et flysporingsystem, der omfatter flyvninger, som opfylder kriterierne i litra b), når de udføres med følgende flyvemaskiner:
 - 1) flyvemaskiner med en MCTOM på over 27 000 kg og en MOPSC på over 19 sæder, som for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis inden den 16. december 2018, og som er udstyret med mulighed for at levere positionsdata som supplement til den sekundære overvågningsradartransponder
 - 2) alle flyvemaskiner med en MCTOM på over 27 000 kg og en MOPSC på over 19 sæder, som for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 16. december 2018 eller senere, og
 - 3) alle flyvemaskiner med en MCTOM på over 45 500 kg, som for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 16. december 2018 eller senere.
- b) Operatøren skal spore flyvningerne fra start til landing, undtagen når den planlagte rute og de planlagte omdirigeringer i deres helhed er omfattet af luftrumskontrol, hvor:
 - 1) der normalt ydes en ATS-overvågningstjeneste, som understøttes af ATC-overvågningssystemer, der lokaliserer luftfartøjet med tidsintervaller af passende længde, og
 - 2) operatøren har stillet de nødvendige kontaktoplysninger til rådighed for de kompetente luftfartstjenesteudøvere.«.

d) Følgende indsættes som CAT.GEN.MPA.210:

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

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

- 1) alle flyvemaskiner med en MCTOM på over 27 000 kg og en MOPSC på over 19 sæder, som for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 1. januar 2021 eller senere, og
- 2) alle flyvemaskiner med en MCTOM på over 45 500 kg, som for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 1. januar 2021 eller senere.«.

e) I CAT.IDE.A.185, affattes litra b) til h) således:

»b) Frem til den 31. december 2018 skal CVR'en kunne bevare data, der er rekorderet i løbet af mindst:

- 1) de sidste to timer, for så vidt angår flyvemaskiner omhandlet i litra a), nr. 1), når det individuelle luftdygtighedsbevis er udstedt den 1. april 1998 eller senere
- 2) de sidste 30 minutter, for så vidt angår flyvemaskiner omhandlet i litra a), nr. 1), når det individuelle luftdygtighedsbevis er udstedt før den 1. april 1998, eller

- 3) de sidste 30 minutter, for så vidt angår flyvemaskiner omhandlet i litra a), nr. 2).
- c) Senest den 1. januar 2019 skal CVR'en kunne bevare data, der er rekorderet i løbet af mindst:
- 1) de sidste 25 timer for så vidt angår flyvemaskiner med en MCTOM på over 27 000 kg, som for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 1. januar 2021 eller senere, eller
 - 2) de sidste 2 timer i alle andre tilfælde.
- d) Senest den 1. januar 2019 skal CVR'en rekordere på andre medier end magnetbånd eller magnettråd.
- e) CVR'en skal med henvisning til en tidsskala rekordere:
- 1) talekommunikation, som sendes fra eller modtages i cockpittet via radio
 - 2) flyvebesætningsmedlemmernes talekommunikation i cockpittet ved hjælp af flyvemaskinens interne samtaleanlæg og højttaleranlæg, hvis et sådant forefindes
 - 3) det auditive miljø i cockpittet, herunder uden afbrydelse:
 - i) for flyvemaskiner, som for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 1. april 1998 eller senere: de lydssignaler, der modtages fra hver boom- og maskemikrofon i brug
 - ii) for flyvemaskiner omhandlet i litra a), nr. 2), som for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis inden den 1. april 1998: de lydssignaler, der modtages fra hver boom- og maskemikrofon, hvor det er gennemførligt
 - 4) tale- eller lydssignaler, som identificerer navigations- eller indflyvningshjælpemidler, og som opfanges af en hovedtelefon eller højttaler.
- f) CVR'en skal begynde at rekordere, før flyvemaskinen ved egen kraft bevæger sig, og fortsætte med at rekordere indtil flyvningens afslutning, når flyvemaskinen ikke længere er i stand til at bevæge sig ved egen kraft. For flyvemaskiner, som for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 1. april 1998 eller senere, skal CVR'en endvidere automatisk begynde at rekordere, før flyvemaskinen ved egen kraft bevæger sig, og fortsætte med at rekordere indtil flyvningens afslutning, når flyvemaskinen ikke længere er i stand til at bevæge sig ved egen kraft.
- g) I tillæg til litra f) skal CVR'en endvidere, afhængigt af tilgængeligheden af elektrisk strøm, begynde at rekordere så tidligt som muligt under cockpitchecks før flyvningen indtil cockpitchecks umiddelbart efter motorstandsning ved flyvningens afslutning, for så vidt gælder:
- 1) flyvemaskiner omhandlet i litra a), nr. 1), som har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 1. april 1998 eller senere, eller
 - 2) flyvemaskiner omhandlet i litra a), nr. 2).
- h) Hvis CVR'en ikke er deployerbar, skal den være udstyret med en anordning, som medvirker til at lokalisere den under vand. Senest den 16. juni 2018 skal denne anordning kunne sende under vand i mindst 90 dage. Hvis CVR'en er deployerbar, skal den være udstyret med en automatisk nødlokaliseringssender.«
- f) I CAT.IDE.A.190 affattes litra e) således:
- »e) Hvis FDR'en ikke er deployerbar, skal den være udstyret med en anordning, som medvirker til at lokalisere den under vand. Senest den 16. juni 2018 skal denne anordning kunne sende under vand i mindst 90 dage. Hvis FDR'en er deployerbar, skal den være udstyret med en automatisk nødlokaliseringssender.«
- g) I CAT.IDE.A.195 affattes litra d) således:
- »d) Hvis rekorderen ikke er deployerbar, skal den være udstyret med en anordning, som medvirker til at lokalisere den under vand. Senest den 16. juni 2018 skal denne anordning kunne sende under vand i mindst 90 dage. Hvis rekorderen er deployerbar, skal den være udstyret med en automatisk nødlokaliseringssender.«

h) I CAT.IDE.A.280 foretages følgende ændringer:

i) Litra a) affattes således:

»a) Flyvemaskiner med en MOPSC på over 19 sæder skal være udstyret med mindst:

- 1) to ELT'er, hvoraf den ene skal være automatisk, eller en ELT og et middel til lokalisering af luftfartøjer, som opfylder kravet i CAT.GEN.MPA.210, for så vidt angår flyvemaskiner, som for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis efter den 1. juli 2008, eller
- 2) én automatisk ELT eller to ELT'er uanset typen eller et middel til lokalisering af luftfartøjer, som opfylder kravet i CAT.GEN.MPA.210, for så vidt angår flyvemaskiner, som for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis senest den 1. juli 2008.«

ii) Litra b) affattes således:

»b) Flyvemaskiner med en MOPSC på 19 sæder eller derunder skal være udstyret med mindst:

- 1) én automatisk ELT eller et middel til lokalisering af luftfartøjer, som opfylder kravet i CAT.GEN.MPA.210, for så vidt angår flyvemaskiner, som for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis efter den 1. juli 2008, eller
- 2) én ELT uanset typen eller et middel til lokalisering af luftfartøjer, som opfylder kravet i CAT.GEN.MPA.210, for så vidt angår flyvemaskiner, som for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis senest den 1. juli 2008.«

i) I CAT.IDE.A.285 tilføjes følgende litra:

»f) Senest den 1. januar 2019 skal flyvemaskiner med en MCTOM på mere end 27 000 kg og med en MOPSC på over 19 sæder samt alle flyvemaskiner med en MCTOM på over 45 500 kg være udstyret med en forsvarligt fastgjort undervandslokaliseringsanordning, der fungerer på frekvensen på $8,8 \text{ kHz} \pm 1 \text{ kHz}$, medmindre:

- 1) flyvemaskinen flyves på ruter, som på intet punkt fører den mere end 180 sømil bort fra kysten, eller
- 2) flyvemaskinen er udstyret med robuste og automatisk virkende midler, som muliggør præcis lokalisering af det sted, hvor flyvningen er endt efter et havari, der har påført flyvemaskinen alvorlig skade.«

j) I CAT.IDE.H.185 affattes litra c) til f) således:

»c) Senest den 1. januar 2019 skal CVR'en rekordere på andre medier end magnetbånd eller magnettråd.

d) CVR'en skal med henvisning til en tidsskala rekordere:

- 1) talekommunikation, som sendes fra eller modtages i cockpittet via radio
- 2) flyvebesætningsmedlemmernes talekommunikation i cockpittet ved hjælp af flyvemaskinens interne samtaleanlæg og højttaleranlæg, hvis et sådant forefindes
- 3) det auditive miljø i cockpittet, herunder uden afbrydelse:
 - i) for helikoptere, som for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 1. august 1999 eller senere: de lydssignaler, der modtages fra hver besætningsmikrofon
 - ii) for helikoptere, som for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis inden den 1. august 1999: de lydssignaler, der modtages fra hver besætningsmikrofon, for så vidt dette er praktisk muligt
- 4) tale- eller lydssignaler, som identificerer navigations- eller indflyvningshjælpemidler, og som opfanges af en hovedtelefon eller højttaler.

e) CVR'en skal begynde at rekordere, før helikopteren ved egen kraft bevæger sig, og skal fortsætte med at rekordere indtil flyvningens afslutning, når helikopteren ikke længere er i stand til at bevæge sig ved egen kraft.

- f) Følgende gælder i tillæg til litra e) for helikoptere omhandlet i litra a), nr. 2), som har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 1. august 1999 eller senere:
- 1) CVR'en skal automatisk begynde at rekordere, før helikopteren ved egen kraft bevæger sig, og skal fortsætte med at rekordere indtil flyvningens afslutning, når helikopteren ikke længere er i stand til at bevæge sig ved egen kraft.
 - 2) Afhængigt af tilgængeligheden af elektrisk strøm skal CVR'en begynde at rekordere så tidligt som muligt under cockpitchecks før motorstart ved flyvningens begyndelse indtil cockpitchecks umiddelbart efter motorstandsning ved flyvningens afslutning.
- g) Hvis CVR'en ikke er deployerbar, skal den være udstyret med en anordning, som medvirker til at lokalisere den under vand. Senest den 1. januar 2020, skal denne anordning kunne sende under vand i mindst 90 dage. Hvis CVR'en er deployerbar, skal den være udstyret med en automatisk nødlokaliseringssender.«
- k) I CAT.IDE.H.190 affattes litra e) således:
- »e) Hvis FDR'en ikke er deployerbar, skal den være udstyret med en anordning, som medvirker til at lokalisere den under vand. Senest den 1. januar 2020, skal denne anordning kunne sende under vand i mindst 90 dage. Hvis FDR'en er deployerbar, skal den være udstyret med en automatisk nødlokaliseringssender.«
- l) I CAT.IDE.H.195 affattes litra d) således:
- »d) Hvis rekorderen ikke er deployerbar, skal den være udstyret med en anordning, som medvirker til at lokalisere den under vand. Senest den 1. januar 2020, skal denne anordning kunne sende under vand i mindst 90 dage. Hvis rekorderen er deployerbar, skal den være udstyret med en automatisk nødlokaliseringssender.«
3. I bilag VI til forordning (EU) nr. 965/2012 foretages følgende ændringer:
- a) I NCC.GEN.106, litra a), affattes nr. 9 således:
- »9) at sikre:
- i) at flyvedatarekordere ikke deaktiveres eller slukkes under flyvning
 - ii) i tilfælde af at der indtræffer en begivenhed, som ikke er et havari eller en alvorlig hændelse, der skal indberettes i henhold til ORO.GEN.160, litra a): at flyvedatarekordere ikke slettes bevidst, og
 - iii) i tilfælde af at der sker et havari eller en alvorlig hændelse, eller hvis den efterforskende myndighed bestemmer, at flyvedatarekordere skal bevares:
- A) at flyvedatarekordere ikke slettes bevidst
 - B) at flyvedatarekordere deaktiveres, umiddelbart efter at flyvningen er gennemført, og
 - C) at der træffes forholdsregler for at bevare flyvedatarekordingerne, inden cockpitet forlades.«
- b) I NCC.GEN.145 foretages følgende ændringer:
- i) Overskriften affattes således:
- »NCC.GEN.145 Håndtering af flyvedatarekordere: opbevaring, fremlæggelse, beskyttelse og anvendelse«.**
- ii) Litra a) affattes således:
- »a) Efter et havari, en alvorlig hændelse eller en begivenhed, som den efterforskende myndighed har udpeget, skal luftfartøjsoperatøren opbevare de originale rekorderede oplysninger i en periode på 60 dage, eller indtil den efterforskende myndighed giver anden anvisning.«

- iii) Litra f) affattes således:
- »f) Medmindre andet fremgår af forordning (EU) nr. 996/2010, gælder følgende:
- 1) Bortset fra tilfælde hvor formålet er at sikre CVR'ens funktionsdygtighed, må CVR-rekorderinger kun videregives eller anvendes:
 - i) hvis der er tilrettelagt en procedure for håndtering og transskription af CVR-rekorderinger
 - ii) hvis alle berørte medlemmer af besætningen og vedligeholdelsespersonalet forud har givet deres samtykke, og
 - iii) hvis de kun anvendes til opretholdelse eller forbedring af sikkerheden.
 - 1a) Når en CVR-rekordering inspiceres for at sikre CVR'ens funktionsdygtighed, skal operatøren sikre CVR-rekorderingen mod brud på privatlivets fred, og CVR-rekorderingen må ikke videregives eller bruges til andre formål end at sikre CVR'ens funktionsdygtighed.
 - 2) FDR-rekorderinger eller datalink-rekorderinger må kun bruges til andre formål end efterforskning af et havari eller en indberetningspligtig hændelse, hvis sådanne rekorderinger:
 - i) udelukkende anvendes af luftfartsforetagendet til luftdygtigheds- eller vedligeholdelsesformål eller
 - ii) anonymiseres eller
 - iii) offentliggøres efter sikre procedurer.«
- c) I NCC.IDE.A.160 foretages følgende ændringer:
- i) Litra b) affattes således:

»b) CVR'en skal kunne bevare data, der er rekorderet i løbet af mindst:

 - 1) de sidste 25 timer for så vidt angår flyvemaskiner med en MCTOM på over 27 000 kg, som for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 1. januar 2021 eller senere, eller
 - 2) de sidste 2 timer i alle andre tilfælde.«
 - ii) Litra f) affattes således:

»f) Hvis CVR'en ikke er deployerbar, skal den være udstyret med en anordning, som medvirker til at lokalisere den under vand. Senest den 1. januar 2020, skal denne anordning kunne sende under vand i mindst 90 dage. Hvis CVR'en er deployerbar, skal den være udstyret med en automatisk nødlokaliseringssender.«
- d) I NCC.IDE.A.165 affattes litra e) således:
- »e) Hvis FDR'en ikke er deployerbar, skal den være udstyret med en anordning, som medvirker til at lokalisere den under vand. Senest den 1. januar 2020, skal denne anordning kunne sende under vand i mindst 90 dage. Hvis FDR'en er deployerbar, skal den være udstyret med en automatisk nødlokaliseringssender.«
- e) I NCC.IDE.A.215 affattes litra a), således:
- »a) Flyvemaskiner skal være udstyret med:
- 1) en ELT uanset typen eller et middel til lokalisering af luftfartøjer, som opfylder kravet i forordning (EU) nr. 965/2012, bilag IV (del-CAT), CAT.GEN.MPA.210, når de første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis senest den 1. juli 2008
 - 2) en automatisk ELT eller et middel til lokalisering af luftfartøjer, som opfylder kravet i forordning (EU) nr. 965/2012, bilag IV (del-CAT), CAT.GEN.MPA.210, når de første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis efter den 1. juli 2008.«

f) I NCC.IDE.A.170 affattes litra d) således:

»d) Hvis rekorderen ikke er deployerbar, skal den være udstyret med en anordning, som medvirker til at lokalisere den under vand. Senest den 1. januar 2020, skal denne anordning kunne sende under vand i mindst 90 dage. Hvis rekorderen er deployerbar, skal den være udstyret med en automatisk nødlokaliseringssender.«

g) I NCC.IDE.H.160 affattes litra f) således:

»f) Hvis CVR'en ikke er deployerbar, skal den være udstyret med en anordning, som medvirker til at lokalisere den under vand. Senest den 1. januar 2020, skal denne anordning kunne sende under vand i mindst 90 dage. Hvis CVR'en er deployerbar, skal den være udstyret med en automatisk nødlokaliseringssender.«

h) I NCC.IDE.H.165 affattes litra e) således:

»e) Hvis FDR'en ikke er deployerbar, skal den være udstyret med en anordning, som medvirker til at lokalisere den under vand. Senest den 1. januar 2020, skal denne anordning kunne sende under vand i mindst 90 dage. Hvis FDR'en er deployerbar, skal den være udstyret med en automatisk nødlokaliseringssender.«

i) I NCC.IDE.H.170 affattes litra d) således:

»d) Hvis rekorderen ikke er deployerbar, skal den være udstyret med en anordning, som medvirker til at lokalisere den under vand. Senest den 1. januar 2020, skal denne anordning kunne sende under vand i mindst 90 dage. Hvis rekorderen er deployerbar, skal den være udstyret med en automatisk nødlokaliseringssender.«

4. I bilag VIII til forordning (EU) nr. 965/2012 foretages følgende ændringer:

a) I SPO.GEN.107, litra a), affattes nr. 9 således:

»9) at sikre:

i) at flyvedatarekordere ikke deaktiveres eller slukkes under flyvning

ii) i tilfælde af at der indtræffer en begivenhed, som ikke er et havari eller en alvorlig hændelse, der skal indberettes i henhold til ORO.GEN.160, litra a): at flyvedatarekordere ikke slettes bevidst, og

iii) i tilfælde af at der sker et havari eller en alvorlig hændelse, eller hvis den efterforskende myndighed bestemmer, at flyvedatarekordere skal bevares:

A) at flyvedatarekordere ikke slettes bevidst

B) at flyvedatarekordere deaktiveres, umiddelbart efter at flyvningen er gennemført, og

C) at der træffes forholdsregler for at bevare flyvedatarekordere, inden cockpittet forlades.«

b) I SPO.GEN.145 foretages følgende ændringer:

i) Overskriften affattes således:

»SPO.GEN.145 Håndtering af flyvedatarekordere: opbevaring, fremlæggelse, beskyttelse og anvendelse — operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer«

ii) Litra a) affattes således:

»a) Efter et havari, en alvorlig hændelse eller en begivenhed, som den efterforskende myndighed har udpeget, skal luftfartøjsoperatøren opbevare de originale rekorderede oplysninger i en periode på 60 dage, eller indtil den efterforskende myndighed giver anden anvisning.«

- iii) Litra f) affattes således:
- »f) Medmindre andet fremgår af forordning (EU) nr. 996/2010, og bortset fra tilfælde hvor formålet er at sikre CVR'ens funktionsdygtighed, må CVR-rekorderinger kun videregives eller anvendes:
 - i) hvis der er tilrettelagt en procedure for håndtering og transskription af CVR-rekorderinger
 - ii) hvis alle berørte medlemmer af besætningen og vedligeholdelsespersonalet forud har givet deres samtykke, og
 - iii) hvis de kun anvendes til opretholdelse eller forbedring af sikkerheden.
- Når en CVR-rekordering inspiceres for at sikre CVR'ens funktionsdygtighed, skal operatøren sikre CVR-rekorderingen mod brud på privatlivets fred, og CVR-rekorderingen må ikke videregives eller bruges til andre formål end at sikre CVR'ens funktionsdygtighed.«
- c) I SPO.IDE.A.140 foretages følgende ændringer:
- i) Litra b) affattes således:
 - »b) CVR'en skal kunne bevare data, der er rekorderet i løbet af mindst:
 - 1) de sidste 25 timer for så vidt angår flyvemaskiner med en MCTOM på over 27 000 kg, som for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 1. januar 2021 eller senere, eller
 - 2) de sidste 2 timer i alle andre tilfælde.«
 - ii) Litra f) affattes således:
 - »f) Hvis CVR'en ikke er deployerbar, skal den være udstyret med en anordning, som medvirker til at lokalisere den under vand. Senest den 1. januar 2020, skal denne anordning kunne sende under vand i mindst 90 dage. Hvis CVR'en er deployerbar, skal den være udstyret med en automatisk nødlokaliseringssender.«
- d) I SPO.IDE.A.145 affattes litra e) således:
- »e) Hvis FDR'en ikke er deployerbar, skal den være udstyret med en anordning, som medvirker til at lokalisere den under vand. Senest den 1. januar 2020, skal denne anordning kunne sende under vand i mindst 90 dage. Hvis FDR'en er deployerbar, skal den være udstyret med en automatisk nødlokaliseringssender.«
- e) I SPO.IDE.A.150 affattes litra d) således:
- »d) Hvis rekorderen ikke er deployerbar, skal den være udstyret med en anordning, som medvirker til at lokalisere den under vand. Senest den 1. januar 2020, skal denne anordning kunne sende under vand i mindst 90 dage. Hvis rekorderen er deployerbar, skal den være udstyret med en automatisk nødlokaliseringssender.«
- f) I SPO.IDE.A.190 affattes litra a), således:
- »a) Flyvemaskiner skal være udstyret med:
 - 1) en ELT uanset typen eller et middel til lokalisering af luftfartøjer, som opfylder kravet i forordning (EU) nr. 965/2012, bilag IV (del-CAT), CAT.GEN.MPA.210, når de første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis senest den 1. juli 2008
 - 2) en automatisk ELT eller et middel til lokalisering af luftfartøjer, som opfylder kravet i forordning (EU) nr. 965/2012, bilag IV (del-CAT), CAT.GEN.MPA.210, når de første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis efter den 1. juli 2008, eller
 - 3) en overlevelsels-ELT (ELT(S)) eller en sender til positionsbestemmelse af personer (personal locator beacon — PLB), som bæres af et besætningsmedlem eller en faglig specialist, når fartøjet er certificeret til en maksimal sædekonfiguration på seks eller færre.«

g) I SPO.IDE.H.140 affattes litra f) således:

»f) Hvis CVR'en ikke er deployerbar, skal den være udstyret med en anordning, som medvirker til at lokalisere den under vand. Senest den 1. januar 2020, skal denne anordning kunne sende under vand i mindst 90 dage. Hvis CVR'en er deployerbar, skal den være udstyret med en automatisk nødlokaliseringssender.«

h) I SPO.IDE.H.145 affattes litra e) således:

»e) Hvis FDR'en ikke er deployerbar, skal den være udstyret med en anordning, som medvirker til at lokalisere den under vand. Senest den 1. januar 2020, skal denne anordning kunne sende under vand i mindst 90 dage. Hvis FDR'en er deployerbar, skal den være udstyret med en automatisk nødlokaliseringssender.«

i) I SPO.IDE.H.150 affattes litra d) således:

»d) Hvis rekorderen ikke er deployerbar, skal den være udstyret med en anordning, som medvirker til at lokalisere den under vand. Senest den 1. januar 2020, skal denne anordning kunne sende under vand i mindst 90 dage. Hvis rekorderen er deployerbar, skal den være udstyret med en automatisk nødlokaliseringssender.«
