

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) 2016/1199**af 22. juli 2016****om ændring af forordning (EU) nr. 965/2012 for så vidt angår operationel godkendelse af performancebaseret navigation, certificering af og tilsyn med datatjenesteleverandører og offshoreoperationer med helikopter og om berigtigelse af samme forordning**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

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

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ⁽²⁾ fastlægges betingelserne for en sikker operation af luftfartøjer.
- (2) Fejlagtige luftfartsdata eller -informationer, som sendes til luftfartøjer i luften, kan medføre betydelige risici for luftfartssikkerheden. Det bør derfor sikres, at datatjenesteleverandører behandler luftfartsdata og informationer på en måde, der sikrer disses kvalitet og opfylder de krav, som luftfartøjsproducenten har fastlagt med hensyn til luftrumbrugers påtænkte brug heraf.
- (3) Forordning (EU) nr. 965/2012 kræver en specifik godkendelse for alle operationer, hvor der benyttes performancebaseret navigation (PBN), med undtagelse af visse grundlæggende navigationsmetoder. De tilfælde, hvor der kræves en specifik godkendelse, bør reduceres betydeligt for at lette den unødige økonomiske og administrative byrde for operatører inden for almenflyvning, under hensyntagen til den erfaring og modenhed, der er allerede nået med indflyvning under anvendelse af det globale satellitnavigationssystem (»GNSS«), og for at sikre overensstemmelse med de seneste internationale sikkerhedsstandarder.
- (4) For at lette operatørernes overholdelse af reglerne om transport af farligt gods og reglerne om sikkerhedsbælter, der fastholder den siddende persons torso, for flyvebesætningssæder og passagersæder i visse små flyvemaskiner, og dermed forbedre sikkerheden er det nødvendigt at tilpasse reglerne til operationstypen og det anvendte luftfartøjs kompleksitet.
- (5) Ifølge forordning (EU) nr. 965/2012 skal visse små ikke-erhvervsmæssige operatører indføre et forvaltningssystem i deres organisation, eftersom de foretager operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer. I visse tilfælde, f. eks. ved ikke-erhvervsmæssige operationer med tomotorede lette turbopropflyvemaskiner, kan operatørerne dog have vanskeligt ved at implementere de forvaltningssystemkrav, der er anført i bilag III til nævnte forordning. Da den indsats, som kræves af operatørerne for at overholde bestemmelserne, er uforholdsmæssig sammenholdt med de sikkerhedsfordele, som opfyldelsen af kravene giver deres flyveoperationer, bør disse operatører ikke være omfattet af bilag VI til forordning (EU) nr. 965/2012, men i stedet have tilladelse til at overholde kravene i samme forordnings bilag VII. Af konsekvenshensyn bør uddannelsesorganisationer, som udfører flyvetræning på samme tomotorede lette turbopropflyvemaskiner, også have tilladelse til at overholde kravene i forordningens bilag VII.
- (6) I bilag VII til forordning (EU) nr. 965/2012 fastsættes det, at der skal medbringes og anvendes ilt, når der flyves over en fastsat trykhøjde. På grundlag af risikodifferentieringsprincippet, som betyder, at niveauet af lovbeskyttelse, der indrømmes interessenter, afhænger af deres evne til at vurdere og begrænse risici, bør behovet for ilt i ikke-trykregulerede luftfartøjer, som foretager ikke-erhvervsmæssige flyveoperationer, afgøres af det pågældende luftfartøjs pilot, under hensyntagen til visse objektive faktorer.

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

- (7) Offshoreoperationer med helikopter (»HOFO«) indebærer visse specifikke sikkerhedsrisici, som ikke er tilstrækkeligt behandlet i forordning (EU) nr. 965/2012 i dens nuværende form. Nogle medlemsstater vedtager derfor yderligere krav, herunder obligatorisk anvendelse af nye teknologier, for at afbøde risiciene og opretholde sikkerhedsniveauet. For at sikre, at målene vedrørende sikkerhed i forordning (EF) nr. 216/2008 nås og for at sikre ens vilkår for operatører, bør der dog fastsættes fælles sikkerhedsforanstaltninger på EU-niveau under hensyntagen til erfaringerne på nationalt niveau og til udviklingen inden for sektoren for offshoreoperationer med helikopter.
- (8) Der er konstateret nogle redaktionelle fejl i forordning (EU) nr. 965/2012, som har ført til gennemførelsesvanskeligheder.
- (9) Forordning (EU) nr. 965/2012 bør derfor ændres og berigtiges.
- (10) Det er nødvendigt at give de berørte operatører og medlemsstaternes kompetente myndigheder tilstrækkelig tid til at tilpasse sig til de nye regler om luftfartsdata og -oplysninger og om offshoreoperationer med helikopter, som er fastsat i nærværende forordning.
- (11) Kommissionen har til hensigt at revidere reglerne om balloner og svævefly, der er fastsat i forordning (EU) nr. 965/2012, som led i initiativet om enklere, lettere og bedre lovgivning vedrørende civil luftfart. Det forberedende arbejde til denne revision er indledt. Datoen for anvendelsen af reglerne bør derfor tilpasses nu, så det sikres, at revisionen kan afsluttes, og at reglerne om nødvendigt kan ændres, før de finder anvendelse.
- (12) Af klarhedshensyn og for at sikre en ensartet gennemførelse af de fælles krav i hele Unionen bør det fastsættes, at kravene anvendes straks efter ikrafttrædelsen eller på en nærmere angivet dato på et senere tidspunkt. De overgangsforanstaltninger og opgaver, som medlemsstaterne skal træffe og udføre, bør indgå i retsaksen for at undgå retlig usikkerhed og betænkeligheder. Muligheden for fravalgsordninger, som er fastsat i visse af Kommissionens gennemførelsesforordninger på luftfartssikkerhedsområdet, bør begrænses til behørigt begrundede absolut nødvendige tilfælde, og der bør i stedet anvendes en forudsigelig og gennemskuelig ordning. Det er således bydende nødvendigt at ændre forordning (EU) nr. 965/2012 for at tage højde for disse hensyn.
- (13) Foranstaltningerne i denne forordning bygger på udtalelser ⁽¹⁾ fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur afgivet i overensstemmelse med artikel 17, stk. 2, litra b), og artikel 19, stk. 1, i forordning (EF) nr. 216/2008.
- (14) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat ved artikel 65 i forordning (EF) nr. 216/2008 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

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

1) I artikel 5, stk. 2, foretages følgende ændringer:

a) I slutningen af litra e) udgår ordet »og«.

b) Følgende tilføjes som litra g):

»g) helikoptere, der anvendes til offshoreoperationer (HOFO).«

⁽¹⁾ Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagents udtalelse nr. 02/2015 af 12. marts 2015 vedrørende Kommissions forordning om fastsættelse af tekniske krav og operationelle procedurer for levering af data til luftfrumsbrugere med henblik på luftfartsoperationer, Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagents udtalelse nr. 03/2015 af 31. marts 2015 vedrørende Kommissionens forordning om revision af kriterierne for operationel godkendelse af performancebaseret navigation (PBN), Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagents udtalelse nr. 04/2015 af 8. maj 2015 vedrørende Kommissionens forordning om specifik godkendelse af offshoreoperationer med helikopter.

2) I artikel 6 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 4 affattes således:

»4. Uanset artikel 5 må medlemsstaterne frem til den 30. juni 2018 fortsat kræve en specifik godkendelse og opfyldelse af yderligere krav, når det gælder operationelle procedurer, udstyr, flyvebesætningernes kvalifikationer og uddannelse med henblik på erhvervsmæssige offshoreoperationer med helikopter i henhold til deres nationale lovgivning. Medlemsstaterne skal underrette Kommissionen og agenturet om de yderligere krav, som anvendes i forbindelse med sådanne specifikke godkendelser. Kravene må ikke være mindre restriktive end kravene i bilag III og IV.«

b) Stk. 7 udgår.

c) Følgende tilføjes som stk. 8 og 9:

»8. Uanset artikel 5, stk. 3, første punktum, kan operatører af komplekse motordrevne flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse (MCTOM) på eller under 5 700 kg med turbopropmotorer, som foretager ikke-erhvervsmæssige operationer, nøjes med at operere sådanne luftfartøjer i overensstemmelse med bilag VII.

9. Uanset artikel 5, stk. 5, litra a), skal uddannelsesorganisationer ved udførelsen af flyvetræning på komplekse motordrevne flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse (MCTOM) på eller under 5 700 kg med turbopropmotorer, operere sådanne luftfartøjer i overensstemmelse med bilag VII.«

3) Artikel 10 affattes således:

»Artikel 10

Ikrafttræden

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

Den anvendes fra den 28. oktober 2012, jf. dog stk. 2, 3, 4, 5 og 6.

2. Bilag II og VII anvendes på ikke-erhvervsmæssige operationer med balloner og svævefly fra den 25. august 2013, undtagen i de medlemsstater, der har besluttet ikke at anvende alle eller dele af bilagene i overensstemmelse med de bestemmelser, der var gældende på det tidspunkt, hvor beslutningen blev truffet, og i det omfang de har besluttet dette. Disse medlemsstater anvender bilag II og VII på ikke-erhvervsmæssige operationer med balloner fra den 8. april 2018 og på ikke-erhvervsmæssige operationer med svævefly fra den 8. april 2019 eller i givet fald fra de datoer, der er fastsat i deres beslutning.

3. Bilag II, III, VII og VIII anvendes på specialoperationer med balloner og svævefly fra den 1. juli 2014, undtagen i de medlemsstater, der har besluttet ikke at anvende alle eller dele af bilagene i overensstemmelse med de bestemmelser, der var gældende på det tidspunkt, hvor beslutningen blev truffet, og i det omfang de har besluttet dette. Disse medlemsstater anvender bilag II, III, VII og VIII på specialoperationer med balloner fra den 8. april 2018 og på specialoperationer med svævefly fra den 8. april 2019 eller i givet fald fra de datoer, der er fastsat i deres beslutning.

4. Bilag II, III, VII og VIII anvendes på specialoperationer med flyvemaskiner og helikoptere fra den 1. juli 2014, undtagen i de medlemsstater, der har besluttet ikke at anvende alle eller dele af bilagene i overensstemmelse med de bestemmelser, der var gældende på det tidspunkt, hvor beslutningen blev truffet, og i det omfang de har besluttet dette. Disse medlemsstater anvender bilag II, III, VII og VII på specialoperationer med flyvemaskiner og helikoptere fra den 21. april 2017 eller i givet fald fra de datoer, der er fastsat i deres beslutning.

5. Bilag II, III og IV anvendes på:

a) erhvervsmæssige lufttransportoperationer, som starter og slutter på samme flyveplads eller operationelle udgangspunkt med flyvemaskiner i præstationsklasse B eller helikoptere, der ikke er komplekse, fra den 1. juli 2014, undtagen i de medlemsstater, der har besluttet ikke at anvende alle eller dele af bilagene i overensstemmelse med de bestemmelser, der var gældende på det tidspunkt, hvor beslutningen blev truffet, og i det omfang de har besluttet dette. Disse medlemsstater anvender bilag II, III, IV på erhvervsmæssige lufttransportoperationer, som starter og slutter på samme flyveplads eller operationelle udgangspunkt med flyvemaskiner i præstationsklasse B eller helikoptere, der ikke er komplekse, fra den 21. april 2017 eller i givet fald fra de datoer, der er fastsat i deres beslutning

- b) erhvervsmæssige lufttransportoperationer med balloner og svævefly fra den 1. juli 2014, undtagen i de medlemsstater, der har besluttet ikke at anvende alle eller dele af bilagene i overensstemmelse med de bestemmelser, der var gældende på det tidspunkt, hvor beslutningen blev truffet, og i det omfang de har besluttet dette. Disse medlemsstater anvender bilag II, III og IV på erhvervsmæssige operationer med balloner fra den 8. april 2018 og på erhvervsmæssige operationer med svævefly fra den 8. april 2019 eller i givet fald fra de datoer, der er fastsat i deres beslutning.
6. Følgende gælder i de perioder, der er fastsat i denne artikels stk. 2, 3, 4 og 5, alt efter hvad der er relevant:
- a) De kompetente myndigheder skal fra den dato, hvor kravene i nærværende forordning træder i kraft, gradvis træffe virkningsfulde foranstaltninger med henblik på at opfylde nævnte krav, bl.a. ved at tilpasse deres organisation og forvaltningssystem, personaleuddannelse, procedurer og håndbøger og tilsynsprogrammer.
- b) Operatørerne skal tilpasse deres forvaltningssystem, uddannelsesprogrammer, procedurer og håndbøger, således at de opfylder de relevante krav i nærværende forordning senest på nævnte kravs anvendelsesdato.
- c) Medlemsstaterne skal fortsat udstede, forny eller ændre certifikater, tilladelser og godkendelser i overensstemmelse med de regler, der er i kraft, indtil anvendelsesdatoen for de relevante krav i nærværende forordning, eller, hvis der er tale om erhvervsmæssige lufttransportoperationer, der starter og slutter på samme flyveplads eller operationelle udgangspunkt med flyvemaskiner i præstationsklasse B eller helikoptere, der ikke er komplekse, i overensstemmelse med:
- bilag III til forordning (EØF) nr. 3922/91 og dertil tilknyttede nationale dispensationer i henhold til artikel 8, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3922/91, hvis der er tale om flyvemaskiner, og
 - de nationale krav, hvis der er tale om helikoptere.
- d) Certifikater, tilladelser og godkendelser, der er udstedt af medlemsstaterne før anvendelsesdatoen for de relevante krav i nærværende forordning, anses for at være udstedt i overensstemmelse med nævnte krav. De erstattes dog af certifikater, tilladelser og godkendelser, alt efter hvad der er relevant, der er udstedt i henhold til nærværende forordning senest seks måneder efter anvendelsesdatoen for de relevante krav i nærværende forordning.
- e) Operatører, der skal afgive erklæring i overensstemmelse med nærværende forordning, skal gøre dette senest på anvendelsesdatoen for de relevante krav i forordningen.»
- 4) Bilag I, II, IV, V, VI, VII og VIII ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

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

- 1) I bilag IV (Part-CAT), læses CAT.POL.A.240, litra b), nr. 4), således:

»4) Flyvebesætningen har tilstrækkelig viden om den rute, der skal flyves, og de procedurer, der skal anvendes, jf. del-ORO, subpart FC.«

- 2) I bilag VII (del-NCO), læses NCO.GEN.103 således:

»Introduktionsflyvninger som omhandlet i nærværende forordnings artikel 6, stk. 4a, litra c), skal, når de udføres i henhold til dette bilag:

- a) starte og slutte på samme flyveplads eller operationelle udgangspunkt, undtagen hvis der er tale om balloner og svævefly
- b) udføres som VFR-operationer om dagen

- c) overvåges af en udpeget person, der har ansvaret for deres sikkerhed, og
- d) opfylde eventuelle øvrige betingelser, der er fastsat af den kompetente myndighed.»

Artikel 3

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

Den anvendes fra den 25. august 2016.

Dog gælder følgende:

- a) Artikel 1, stk. 1, og punkt 1, litra a)-d), punkt 2, litra c), punkt 3 litra a), punkt 3, litra e), punkt 3, litra g), punkt 3, litra m)-o), punkt 4, litra c), punkt 5, litra d), punkt 5, litra j)-l), punkt 7, litra d), punkt 7, litra k), og punkt 7, litra l), i bilaget anvendes fra den 1. juli 2018.
- b) Punkt 3, litra l), punkt 3, litra q), punkt 5, litra i), punkt 5, litra n), punkt 6, litra k), punkt 6, litra n), punkt 7, litra j), og punkt 7, litra n), i bilaget anvendes fra den 1. januar 2019.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 22. juli 2016.

På Kommissionens vegne

Jean-Claude JUNCKER

Formand

BILAG

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

(1) I bilag I (Definitioner) foretages følgende ændringer:

a) Nr. 69. affattes således:

»69. »hostile environment«:

a) et område, hvor:

- i) sikker nødlanding ikke kan gennemføres, fordi overfladen er uegnet eller
- ii) de ombordværende i helikopteren ikke kan beskyttes tilstrækkeligt mod elementerne eller
- iii) eftersøgnings- og redningstjenester/-muligheder ikke kan tilvejebringes i overensstemmelse med den forventede eksponering, eller
- iv) der er en uacceptabel risiko for at bringe personer eller ejendom på jorden i fare

b) følgende områder omfattes under alle omstændigheder:

- i) for operationer over vand alle åbne havområder nord for 45N og syd for 45S, medmindre de er udpeget som ikke-hostile af den ansvarlige myndighed i det land, hvor operationerne finder sted, samt fra
- ii) dele af et bymæssigt område uden tilstrækkeligt sikre områder til nødlanding«

b) Nr. 86. affattes således:

»86. »Offshoreoperation«: en helikopteroperation, hvor en væsentlig del af enhver flyvning gennemføres over åbent hav til eller fra en offshoreplacering«

c) Følgende indsættes som nr. 86a.:

»86a. »offshoreplacering«: en facilitet, der skal bruges til helikopteroperationer, på en fast offshorestruktur, en flydende offshorestruktur eller et fartøj«

d) følgende indsættes som nr. 86b.:

»86b. »åbent hav«: vandområdet på søsiden af kystlinjen«

e) Følgende indsættes som nr. 103a.:

»103a. »krævet navigationsperformancespecifikation (RNP)«: en navigationsspecifikation for PBN-operationer, som omfatter et krav om navigationsperformanceovervågning og -alarmering om bord«.

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

a) Følgende tilføjes som ARO.OPS.240:

»ARO.OPS.240 Specifik godkendelse for RNP AR APCH

a) Når ansøgeren har påvist overholdelsen af kravene i SPA.PBN.105, udsteder den kompetente myndighed en generisk specifik godkendelse eller en procedurespecifik godkendelse for RNP AR APCH.

b) I tilfælde af en procedurespecifik godkendelse skal den kompetente myndighed:

- 1) anføre de godkendte instrumentindflyvningsprocedurer for bestemte flyvepladser i PBN-godkendelsen
- 2) sørge for koordinering med de kompetente myndigheder for de pågældende flyvepladser, hvis det er relevant, og
- 3) tage hensyn til eventuelle godskrivning fra specifikke godkendelser for RNP AR APCH, der allerede er udstedt til ansøgeren.«

b) Tillæg II affattes således:

»Tillæg II

OPERATIONSSPECIFIKATIONER (i overensstemmelse med de godkendte betingelser i driftshåndbogen)				
Kontaktoplysninger — udstedende myndighed				
Tlf. ⁽¹⁾ : _____ Fax nr.: _____				
E-mail: _____				
AOC ⁽²⁾ :	Luftfartsforetagens navn ⁽³⁾ :		Dato ⁽⁴⁾ :	Underskrift:
Dba-firmanavn				
Operationsspecifikationer nr.:				
Luftfartøjsmodel ⁽⁵⁾ :				
Registreringsmærker ⁽⁶⁾ :				
Erhvervsmæssige operationer ☐				
Operationsområde ⁽⁷⁾ :				
Særlige begrænsninger ⁽⁸⁾ :				
Specifikke godkendelser:	Ja	Nej	Specifikation ⁽⁹⁾	Bemærkninger
Farligt gods	☐	☐		
Operationer ved lav sigtbarhed			CAT ⁽¹⁰⁾	
Start			RVR ⁽¹¹⁾ : m	
Indflyvning og landing	☐	☐	DA/H: ft RVR: m	
RVSM ⁽¹²⁾ ☐ Ikke relevant	☐	☐		
ETOPS ⁽¹³⁾ ☐ Ikke relevant	☐	☐	Maksimal omdirigeringsstid ⁽¹⁴⁾ : min.	
Komplekse navigationsspecifikationer for PBN-operationer ⁽¹⁵⁾	☐	☐		⁽¹⁶⁾
Minimumsspecifikationer for navigationspræstation (MNPS)	☐	☐		
Helikopteroperationer med NVIS-systemer	☐	☐		
Operationer med helikopterens højseanordning	☐	☐		
Helikopterambulancetjenester	☐	☐		

Offshoreoperationer med helikopter	☐	☐		
Uddannelse af kabinebesætning ⁽¹⁷⁾	☐	☐		
Udstedelse af kabinebesætningscertifikat ⁽¹⁸⁾	☐	☐		
Vedvarende luftdygtighed	☐	☐	⁽¹⁹⁾	
Andre ⁽²⁰⁾				

⁽¹⁾ Telefon- og faxnummer, inkl. landekode, for den kompetente myndighed. E-mailadresse, hvis en sådan haves.

⁽²⁾ Indsæt nummer på tilhørende AOC.

⁽³⁾ Angiv operatørens registrerede navn og firmanavn, hvis det er forskelligt. Angiv »DBA« (for »Doing business as«) før firmanavnet.

⁽⁴⁾ Udstedelsesdato for operationsspecifikationer (dd-mm-åååå) og underskrift for repræsentanten for den kompetente myndighed.

⁽⁵⁾ Indsæt ICAO-betegnelse for luftfartøjsfabrikat, -model og -serie eller masterserie, hvis en serie er angivet (f.eks. Boeing-737-3K2 eller Boeing-777-232).

⁽⁶⁾ Registreringsmærkerne er anført i operationsspecifikationerne eller driftshåndbogen. I sidstnævnte tilfælde henvises der i de tilhørende operationsspecifikationer til den pågældende side i driftshåndbogen. Hvis alle specifikke godkendelser ikke vedrører luftfartøjsmodellen, kan luftfartøjets registreringsmærker indtastes i kommentarkolonnen for den tilhørende specifikke godkendelse.

⁽⁷⁾ Angiv geografiske områder for godkendt operation (med geografiske koordinater eller specifikke ruter, flyveinformationsregion eller nationale eller regionale grænser).

⁽⁸⁾ Angiv gældende særlige begrænsninger (f.eks. kun VFR, kun dag osv.).

⁽⁹⁾ Angiv de lempeligste kriterier for hver godkendelse eller godkendelsestype (med relevante kriterier).

⁽¹⁰⁾ Indsæt gældende kategori for præcisionsindflyvning: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB eller CAT IIIC. Indsæt den mindste banesynsvidde (RVR) i meter og beslutningshøjde (DH) i fod. Der bruges én linje pr. angivet indflyvningskategori.

⁽¹¹⁾ Angiv den godkendte minimumsbanevidde (RVR) ved start i meter. En linje pr. godkendelse kan anvendes, hvis der indrømmes flere godkendelser.

⁽¹²⁾ Feltet »Ikke relevant« må kun markeres, hvis maksimumsgrænsen for luftfartøjet er under FL290.

⁽¹³⁾ Operationer med udvidet rækkevidde (ETOPS) gælder i øjeblikket kun for tomotorede luftfartøjer. Feltet »Ikke relevant« kan derfor markeres, hvis luftfartøjsmodellen har flere eller færre end to motorer.

⁽¹⁴⁾ Tærskelafstanden kan også angives (i NM) sammen med motortypen.

⁽¹⁵⁾ Performancebaseret navigation (PBN): Der bruges én linje for hver kompleks specifik PBN-godkendelse (f.eks. RNP AR APCH), med relevante begrænsninger eller betingelser anført i kolonnerne »Specifikation« og/eller »Bemærkninger«. Individuelle godkendelser af specifikke RNP AR APCH-procedurer kan opføres på listen over specifikke godkendelser eller i driftshåndbogen. I sidstnævnte tilfælde bør der i de tilhørende operationsspecifikationer henvises til den pågældende side i driftshåndbogen.

⁽¹⁶⁾ Angiv om den specifikke godkendelse er begrænset til visse startbaneender og/eller flyvepladser.

⁽¹⁷⁾ Godkendelse til at gennemføre kursus og eksamen, som skal gennemføres af ansøgere, der søger om kabinebesætningscertifikat som anført i bilag V (del-CC) til Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011.

⁽¹⁸⁾ Godkendelse til at udstede kabinebesætningscertifikat som anført i bilag V (del-CC) til Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011.

⁽¹⁹⁾ Navnet på den person/organisation, der er ansvarlig for at sikre, at luftfartøjets vedvarende luftdygtighed opretholdes, og en henvisning til den bestemmelse, der indeholder kravet, f.eks. bilag I (del-M), subpart G til Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014.

⁽²⁰⁾ Andre godkendelser eller data kan angives her. Anvend én linje (eller én blok med flere linjer) pr. godkendelse (f.eks. kortbaneoperationer, operationer med stejl indflyvning, helikopteroperationer til/fra sted af almen interesse, helikopteroperationer over et fjendtligt miljø beliggende uden for et fortættet område, helikopteroperationer uden mulighed for sikker nødlanding, operationer med øgede krængningsvinkler, maksimal afstand fra egnet flyveplads for tomotorede flyvemaskiner uden ETOPS-godkendelse og luftfartøjer, der anvendes til ikke-erhvervs-mæssige operationer).

EASA-formular 139, 2. udgave. «

c) Bilag V, EASA-formular 140, note 6), affattes således:

»⁽⁶⁾. Angiv evt. godkendte operationer, f.eks. farligt gods, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.«

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

a) CAT.OP.MPA.120 udgår

b) Følgende indsættes som CAT.OP.MPA.126:

»CAT.OP.MPA.126 Performancebaseret navigation

Når der kræves performancebaseret navigation (PBN) for den pågældende rute eller procedure, skal operatøren sikre:

a) at den relevante PBN-navigationsspecifikation er anført i flyvehåndbogen eller et andet dokument, som er godkendt af certificeringsmyndigheden som led i en luftdygtighedsvurdering, eller er baseret på en sådan godkendelse, og

- b) at luftfartøjet opereres i overensstemmelse med den relevante navigationsspecifikation og begrænsningerne anført i flyvehåndbogen eller andet dokument, som omhandlet i det foregående.»
- c) CAT.OP.MPA.135, litra a), nr. 1), affattes således:
- »1) faciliteter i rummet og faciliteter og tjenester på jorden, herunder meteorologiske tjenester, er tilstrækkelige til den planlagte operation«
- d) I CAT.OP.MPA.175, litra b), foretages følgende ændringer:
- i) nr. 6) affattes således:
- »6) de faciliteter i rummet og de faciliteter og tjenester på jorden, som er nødvendige for den planlagte flyvning, er til rådighed og tilstrækkelige«
- ii) i slutningen af nr. 7) udgår ordet »og« [vedrører ikke den danske udgave]
- iii) følgende indsættes som nr. 7a):
- »7a) enhver navigationsdatabase, som kræves til performancebaseret navigation, er formålstjenlig og opdateret, og«
- e) CAT.OP.MPA.181 affattes således:
- »CAT.OP.MPA.181 Valg af flyvepladser og driftssteder — helikoptere**
- a) I forbindelse med flyvninger under instrumentvejrforhold (IMC) skal luftfartøjschefen vælge en startalternativ flyveplads inden for én times flyvetid ved marchfart, hvis det ikke er muligt at vende tilbage til afgangsstedet på grund af vejrforholdene.
- b) I forbindelse med IFR-flyvninger eller VFR-operationer, som ikke flyves med reference til visuelle landmærker, skal luftfartøjschefen angive mindst én ankomstalternativ flyveplads i den operationelle flyveplan, medmindre:
- 1) varigheden af flyvningen til et andet bestemmelsessted på land og vejrforholdene bevirker, at indflyvning og landing kan ske under visuelle vejrforhold (VMC) på det forventede ankomsttidspunkt på det planlagte landingssted, eller
- 2) det planlagte landingssted er isoleret, og der ikke findes et alternativ. I dette tilfælde fastlægges der et grænsepunkt for mulig tilbagevenden (PNR).
- c) Operatøren skal vælge to ankomstalternative flyvepladser, når:
- 1) de relevante vejrrapporter og/eller -udsigter for ankomstflyvepladsen angiver, at vejrforholdene i en periode fra en time før til en time efter det forventede ankomsttidspunkt vil være dårligere end de gældende planlægningsminima, eller
- 2) der ikke foreligger meteorologiske oplysninger for ankomstflyvepladsen.
- d) Operatøren skal angive eventuelle krævede alternative flyvepladser i den operationelle flyveplan.»
- f) Følgende indsættes som CAT.OP.MPA.182:
- »CAT.OP.MPA.182 Ankomstflyvepladser — instrumentindflyvningsoperationer**
- Operatøren sikrer, at der rådes over tilstrækkelige midler til at navigere og lande på ankomstflyvepladsen eller på en eventuel ankomstalternativ flyveplads, hvis det ikke er muligt at foretage den planlagte indflyvnings- eller landingsoperation.»
- g) CAT.OP.MPA.247, litra b), udgår

h) CAT.OP.MPA.295 affattes således:

»CAT.OP.MPA.295 System til forebyggelse af kollisioner i luften (ACAS)

Operatøren skal indføre operationelle procedurer og træningsprogrammer, når et ACAS-system er installeret og anvendeligt, således at flyvebesætningen er passende uddannet i at forebygge kollisioner og kvalificeret til at bruge ACAS II-udstyr.«

i) CAT.IDE.A.205, litra a), nr. 3), affattes således:

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

j) CAT.IDE.A.205, litra b), affattes således:

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

1) have ét enkelt udløsningspunkt

2) i sæderne til den krævede minimumskabinebesætning have to skulderstropper og et sikkerhedsbælte, der kan anvendes separat, og

3) i flyvebesætningssæder og hvert sæde ved siden af pilotsædet:

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

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

A) flyvemaskiner med en MCTOM på under 5 700 kg og med en MOPSC på mindre end ni sæder, der opfylder de dynamiske forhold ved nødlanding, der er fastsat i de gældende certificeringsspecifikationer

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

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

k) I CAT.IDE.A.345 tilføjes følgende som litra f):

»f) for PBN-operationer skal luftfartøjet opfylde luftdygtigheds certificeringskravene for den relevante navigations-specifikation.«

l) CAT.IDE.A.355 affattes således:

»CAT.IDE.A.355 Forvaltning af luftfartsdatabaser

a) Luftfartsdatabaser, som anvendes på certificerede luftfartøjssystemapplikationer, skal opfylde datakvalitetskrav, der er passende for den planlagte anvendelse af dataene.

b) Operatøren skal sikre rettidig distribution til og isætning af opdaterede og uændrede luftfartsdatabaser for alle flyvemaskiner, hvor de skal anvendes.

c) Uanset eventuelle andre krav til indberetning af hændelser, jf. forordning (EU) nr. 376/2014, skal operatøren til databaseleverandøren indberette tilfælde af fejlagtige, usammenhængende eller manglende data, som med rimelighed kan antages at udgøre en fare for flyvninger.

I sådanne tilfælde skal operatøren informere flyvebesætningen og andet berørt personale og skal sikre, at de pågældende data ikke anvendes.«

m) CAT.IDE.H 280, litra b), udgår

n) CAT.IDE.A.355 affattes således:

»CAT.IDE.H.295 Overlevelsedragter til besætningen

Hvert besætningsmedlem skal være iført overlevelsedragt ved flyvning i performanceklasse 3 på en flyvning over vand ud over autorotationsafstanden fra land eller afstanden for sikker nødlanding fra land, når de vejrrapporter eller -udsigter, der er tilgængelige for luftfartøjschefen, angiver, at vandtemperaturen er under plus 10 °C under flyvningen.»

o) CAT.IDE.H.310 udgår

p) I CAT.IDE.H.345 tilføjes følgende som litra e):

»e) for PBN-operationer skal luftfartøjet opfylde luftdygtighedscertificeringskravene for den relevante navigations-specifikation.»

q) Følgende tilføjes som CAT.IDE.H.355:

»CAT.IDE.H.355 Forvaltning af luftfartsdatabaser

a) Luftfartsdatabaser, som anvendes på certificerede luftfartøjssystemapplikationer, skal opfylde datakvalitetskrav, der er passende for den planlagte anvendelse af dataene.

b) Operatøren skal sikre rettidig distribution til og isætning af opdaterede og uændrede luftfartsdatabaser for alle flyvemaskiner, hvor de skal anvendes.

c) Uanset eventuelle andre krav til indberetning af hændelser, jf. forordning (EU) nr. 376/2014, skal operatøren til databaseleverandøren indberette tilfælde af fejlagtige, usammenhængende eller manglende data, som med rimelighed kan antages at udgøre en fare for flyvninger.

I sådanne tilfælde skal operatøren informere flyvebesætningen og andet berørt personale og skal sikre, at de pågældende data ikke anvendes.»

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

a) SPA.PBN.100 PBN affattes således:

»SPA.PBN.100 PBN-operationer

a) Der kræves en godkendelse for hver af de følgende PBN-specifikationer:

1) RNP AR APCH og

2) RNP 0.3 for helikopteroperationer.

b) En godkendelse for RNP AR APCH-operationer skal tillade operationer på offentlige instrumentindflyvningsprocedurer, som opfylder de gældende ICAO-kriterier for udformning af procedurer.

c) Der kræves en procedurespecifik godkendelse for RNP AR APCH- eller RNP 0.3-operationer for private instrumentindflyvningsprocedurer eller offentlige instrumentindflyvningsprocedurer, som ikke opfylder de gældende ICAO-kriterier for udformning af procedurer, eller hvis det kræves i henhold til AIP (Aeronautical Information Publication) eller den kompetente myndighed.»

b) SPA.PBN.105 PBN affattes således:

»SPA.PBN.105 Operationel godkendelse af PBN

For at opnå en specifik PBN-godkendelse fra den kompetente myndighed skal operatøren godtgøre, at:

- a) den relevante luftdygtighedsgodkendelse, som er egnet til den planlagte PBN-operation, er anført i flyvehåndbogen eller et andet dokument, som er godkendt af certificeringsmyndigheden som led i en luftdygtighedsvurdering, eller er baseret på en sådan godkendelse
 - b) der er fastlagt et træningsprogram for flyvebesætningsmedlemmer og relevant personale, som er involveret i forberedelse af flyvninger
 - c) der er foretaget en sikkerhedsvurdering
 - d) der er fastlagt operationelle procedurer, som angiver:
 - 1) det udstyr, der skal medbringes, herunder operationelle begrænsninger og relevante dele på minimumsudsøstyslisten
 - 2) flyvebesætningens sammensætning, kvalifikationer og erfaring
 - 3) normale procedurer, unormale procedurer og nødprocedurer og
 - 4) forvaltning af elektroniske navigationsdata.
 - e) der er fastlagt en liste over indberetningspligtige hændelser og
 - f) der er fastlagt et forvaltningsprogram for RNP-overvågning for RNP AR APCH-operationer, hvis det er relevant.«
- c) Følgende tilføjes som SUBPART K:

»SUBPART K

OFFSHOREOPERATIONER MED HELIKOPTER

SPA.HOFO.100 Offshoreoperationer med helikopter (HOFO)

Kravene i denne subpart gælder for:

- a) en operatør, som flyver erhvervsmæssig lufttransport og har et gyldigt AOC i overensstemmelse med del-ORO
- b) en operatør, som flyver specialoperationer, og som har angivet sin aktivitet i overensstemmelse med del-ORO eller
- c) en ikke-erhvervsmæssig operatør, som har angivet sin aktivitet i overensstemmelse med del-ORO.

SPA.HOFO.105 Godkendelse af offshoreoperationer med helikopter

- a) Før der udføres operationer i medfør af denne subpart, skal den kompetente myndighed have udstedt en specifik godkendelse til operatøren.
- b) For at opnå en sådan godkendelse, skal operatøren indgive en ansøgning til den kompetente myndighed, jf. SPA.GEN.105, og skal godtgøre, at kravene i denne subpart er opfyldt.
- c) Operatøren skal, inden der udføres operationer fra en anden medlemsstat end den medlemsstat, der har udstedt den i litra a) omhandlede godkendelse, underrette de kompetente myndigheder i begge medlemsstater om den planlagte operation.

SPA.HOFO.110 Operationelle procedurer

- a) Operatøren skal som led i sin sikkerhedsledelsesproces afbøde og minimere risici og farer, der er specifikke for offshore lufttransportoperationer med helikopter. Operatøren skal i driftshåndbogen angive:
- 1) besætningens udvælgelse, sammensætning og uddannelse
 - 2) besætningsmedlemmernes og andet involveret personales opgaver og ansvarsområder
 - 3) krævet udstyr og kriterier for afsendelse og
 - 4) operationelle procedurer og minima, så normale og sandsynlige unormale operationer beskrives og lettes på passende vis
- b) Operatøren skal sikre, at:
- 1) der udarbejdes en operationel flyveplan før hver flyvning
 - 2) sikkerhedsinstruktion af passagerer finder sted, før de stiger om bord på helikopteren, og omfatter alle specifikke oplysninger om offshoreflyvninger
 - 3) hvert medlem af flyvebesætningen er iført en godkendt overlevelsedragt:
 - i) hvis de vejrrapporter eller -udsigter, der er tilgængelige for luftfartøjschefen, angiver, at vandtemperaturen er under plus 10 °C under flyvningen eller
 - ii) når den anslåede redningstid overstiger den anslåede overlevelsestid, eller
 - iii) hvis flyvningen er planlagt til at foregå om natten i et hostile environment
 - 4) den offshore rutestruktur, der angives af den relevante ATS, følges
 - 5) piloter udnytter det automatiske flyvestyringssystem (AFCS) bedst muligt under hele flyvningen
 - 6) der fastlægges specifikke offshoreprofiler, herunder parametre for stabil indflyvning og korrektioner, der skal udføres, hvis indflyvningen bliver ustabil
 - 7) der for operationer med flere piloter er fastlagt procedurer, således at et medlem af flyvebesætningen overvåger flyveinstrumenterne under en offshoreoperation, herunder navnlig ved indflyvning eller udflyvning, for at sikre, at en sikker flyvevej bibeholdes
 - 8) flyvebesætningen træffer umiddelbare og passende foranstaltninger, hvis der udløses en flyvehøjdealarm
 - 9) der er fastlagt procedurer, som kræver, at nødflotationsudstyr er aktiveret, hvis dette er sikkert, ved alle ankomster og afgang over vand og
 - 10) operationer udføres i overensstemmelse med eventuelle begrænsninger vedrørende ruter eller operationsområder, som er pålagt af den kompetente myndighed eller den relevante myndighed, der er ansvarlig for luftrummet.

SPA.HOFO.115 Brug af offshoreplaceringer

Operatøren bruger kun offshoreplaceringer, der er egnede for så vidt angår helikoptertypens størrelse og masse samt de planlagte operationer.

SPA.HOFO.120 Udvalgelse af flyvepladser og driftssteder

a) *Ankomstalternativ flyveplads på land.* Uanset CAT.OP.MPA.181, NCC.OP.152 og SPO.OP.151 behøver luftfartøjschefen ikke at angive en ankomstalternativ flyveplads i den operationelle flyveplan, når flyvningerne foretages fra en offshoreplacering til en flyveplads på land, hvis:

1) enten ankomstflyvepladsen er udpeget som en kystflyveplads, eller

2) følgende kriterier er opfyldt:

i) ankomstflyvepladsen har en publiceret instrumentindflyvningsprocedure

ii) flyvetiden er mindre end 3 timer og

iii) den offentliggjorte vejrsigt, der er gyldig fra 1 time før til 1 time efter den forventede ankomsttid, angiver at:

A) skyhøjden er mindst 700 ft over det minimum, der gælder for instrumentindflyvningsproceduren, eller 1 000 ft over ankomstflyvepladsen, hvis dette er højere, og

B) sigtbarheden er mindst 2 500 m.

b) *Offshore ankomstalternativt helikopterdek.* Operatøren kan vælge et offshore ankomstalternativt helikopterdek, hvis alle de følgende kriterier er opfyldt:

1) et offshore ankomstalternativt helikopterdek bruges kun, når grænsepunktet for mulig tilbagevenden (PNR) er overskredet, og når en ankomstalternativ flyveplads på land geografisk ikke er til rådighed. Inden PNR skal der anvendes en ankomstalternativ flyveplads på land

2) der skal være landingsmulighed med én motor ude af drift (OEI) på offshore ankomstalternative helikopterdek

3) helikopterdektilgængeligheden skal så vidt muligt være garanteret inden PNR. Dimensioner, konfiguration og hindringsfrihed for individuelle helikopterdek og andre områder skal være egnede til brug som ankomstalternative helikopterdek for hver af de helikoptertyper, der planlægges anvendt

4) vejrminima fastlægges under hensyntagen til nøjagtigheden og pålideligheden af de meteorologiske oplysninger

5) MEL skal indeholde specifikke bestemmelser for denne operationstype.

6) der må kun vælges et offshore ankomstalternativt helikopterdek, hvis operatøren har fastlagt en procedure herfor i driftshåndbogen.

SPA.HOFO.125 Indflyvninger med luftbåret radar (ARA'er) til offshoreplaceringer — CAT-operationer

a) En operatør af erhvervsmæssige transportoperationer (CAT) skal fastlægge procedurer og sikre, at der kun flyves ARA'er, hvis:

1) helikopteren har en radar, som kan levere oplysninger om hindringer i miljøet, og

2) enten:

i) den mindste nedgangshøjde (MDH) bestemmes ved hjælp af en radiohøjdemåler, eller

ii) der anvendes mindste anflyvningshøjde (MDA) plus en tilstrækkelig margen.

b) ARA'er til platforme eller fartøjer i drift må kun gennemføres som operationer med flere piloter.

- c) Beslutningsintervallet skal sikre tilstrækkelig hindringsfrihed ved afbrudt indflyvning fra alle bestemmelsessteder, for hvilke en ARA planlægges.
- d) Indflyvning må kun fortsættes ud over beslutningsintervallet eller under mindste anflyvningshøjde/højde (MDA/H), når der er opnået visuel reference til bestemmelsesstedet.
- e) For CAT-operationer med én pilot forøges MDA/H og beslutningsintervallet på passende vis.
- f) Når der flyves en ARA til en fast offshoreplacering (dvs. et fast anlæg eller et opankret fartøj), og der er en pålidelig GPS-position for placeringen til rådighed i navigationssystemet, skal GPS/områdenavigationssystemet anvendes til at øge ARA'ens sikkerhed.

SPA.HOFO.130 Vejrforhold

Uanset CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 og SPO.OP.170 kan VFR-flyvninger gennemføres, når der flyves mellem offshoreplaceringer, som er placeret i klasse G-luftrum, når overvandssektoren er mindre end 10 NM, hvis grænserne er lig med eller bedre end følgende:

Minima for flyvning mellem offshoreplaceringer i klasse G-luftrum

	Dag		Nat	
	Højde (*)	Sigtbarhed	Højde (*)	Sigtbarhed
Én pilot	300 ft	3 km	500 ft	5 km
To piloter	300 ft	2 km (**)	500 ft	5 km (***)

(*) Skyhøjden skal tillade flyvning ved den angivne højde, under og fri af sky.

(**) Helikoptere kan flyves ved flyvesigtbarhed ned til 800 m, hvis bestemmelsesstedet eller en mellemliggende struktur konstant er i sigte.

(***) Helikoptere kan flyves ved flyvesigtbarhed ned til 1 500 m, hvis bestemmelsesstedet eller en mellemliggende struktur konstant er i sigte.

SPA.HOFO.135 Vindbegrænsninger for operationer til offshoreplaceringer

Operationer til en offshoreplacering må kun udføres, når vindhastigheden ved helikopterdekke angives til at være højst 60 knob inklusive vindstød.

SPA.HOFO.140 Performancekrav for offshoreplaceringer

Helikoptere med start og landing på offshoreplaceringer skal opereres i henhold til performancekravene i det relevante bilag i overensstemmelse med deres operationstype.

SPA.HOFO.145 System til monitorering af flight data (FDM-system)

- a) Når der udføres CAT-operationer med en helikopter, der har en flyvedatarekorder, skal operatøren etablere og opretholde et FDM-system som led i sit integrerede forvaltningssystem senest fra den 1. januar 2019.
- b) FDM-systemet må ikke indebære elementer af straf og skal indeholde passende sikring til beskyttelse af kilden eller kilderne til dataene.

SPA.HOFO.150 Luftfartøjssporingssystem

Operatøren skal etablere og opretholde et luftfartøjssporingssystem for offshoreoperationer i et hostile environment fra tidspunktet for helikopterens afgang og indtil den ankommer på det endelige bestemmelsessted.

SPA.HOFO.155 Vibrationskontrollsystem (VHM-system)

- a) Følgende helikoptere, som udfører offshore CAT-operationer i et hostile environment, skal have et VHM-system, som kan overvåge tilstanden af kritiske rotor- og rotordrivsystemer, senest den 1. januar 2019:
- 1) komplekse motordrevne helikoptere, for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis (CofA) blev udstedt første gang efter den 31. december 2016
 - 2) alle helikoptere med en maksimal passagersædekfiguration for operation (MOPSC) på flere end ni sæder, for hvilke det individuelle CofA blev udstedt første gang før den 1. januar 2017
 - 3) alle helikoptere, for hvilke det individuelle CofA blev udstedt første gang efter den 31. december 2018.
- b) Operatøren skal have et system, som er i stand til at:
- 1) indsamle dataene, herunder alarmer, som genereres af systemet
 - 2) analysere og fastslå komponenters funktionsduelighed og
 - 3) reagere på konstaterede begyndende funktionssvigt.

SPA.HOFO.160 Krav til udstyr

- a) Operatøren skal opfylde følgende udstyrskrav:
- 1) højttaleranlæg i helikoptere til CAT-operationer og ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne helikoptere (NCC):
 - i) helikoptere med en maksimal passagersædekfiguration for operation (MOPSC) på flere end ni sæder skal have et højttaleranlæg
 - ii) helikoptere med en MOPSC på 9 sæder eller derunder behøver ikke at have et højttaleranlæg, hvis operatøren kan påvise, at pilotens stemme kan høres fra alle passagersæder under flyvning.
 - 2) *radiohøjdemåler*

Helikoptere skal have en radiohøjdemåler, der kan udsende et hørbart advarselssignal under en forudindstillet højde og et visuelt advarselssignal ved en højde, som vælges af piloten.

b) *Nødudgange*

Alle nødudgange, herunder nødudgange for flyvebesætningen, og alle vinduer eller andre åbninger, som er egnede til nødudstigning, og anordningerne til at åbne dem skal være tydeligt markeret for at vejlede de ombordværende i brug af dem i dagslys og i mørke. Sådanne markeringer skal være udformet, så de forbliver synlige, selv om helikopteren er kæntræt eller kabinen er under vand.

c) *Helikopterterrænadvarselssystem (Helicopter terrain awareness warning system — TAWS)*

Helikoptere, som anvendes til CAT-operationer og har en MCTOM, der overstiger 3 175 kg eller en MOPSC på flere end 9 sæder, som har fået udstedt et individuelt CofA første gang efter den 31. december 2018, skal være udstyret med et HTAWS, som opfylder kravene for klasse A-udstyr i overensstemmelse med en godkendt standard.

SPA.HOFO.165 Yderligere procedurer og udstyr for operationer i et hostile environment

a) *Redningsveste*

Alle ombordværende skal til enhver tid være iført en godkendt redningsvest, medmindre de er iført en integreret overlevelseshjælp, der opfylder de kombinerede krav til overlevelseshjælp og redningsvest.

b) *Overlevelsdragter*

Alle ombordværende passagerer skal være iført en godkendt overlevelsdragt:

- 1) hvis de vejrrapporter eller -udsigter, der er tilgængelige for luftfartøjschefen, angiver, at vandtemperaturen er under plus 10 °C under flyvningen, eller
- 2) når den anslåede redningstid overstiger den anslåede overlevelsestid, eller
- 3) hvis flyvningen er planlagt til at foregå om natten

c) *Åndedrætsværn*

Alle ombordværende passagerer skal bære og være instrueret i brugen af åndedrætsværn.

d) *Redningsflåder*

- 1) Alle redningsflåder, der medbringes, skal være installeret, så de kan anvendes under de havbetingelser, hvorunder helikopterens karakteristika for så vidt angår nødlanding på vandet, flydeevne og trimning blev evalueret med henblik på certificering.
- 2) Alle redningsflåder, der medbringes, skal være installeret, så de er lette at anvende i en nødsituation.
- 3) Antal installerede redningsflåder:
 - i) for helikoptere, der befordrer under 12 personer, mindst én redningsflåde med en nominel kapacitet, som ikke er mindre end det maksimale antal ombordværende, eller
 - ii) for helikoptere, der befordrer flere end 11 personer, mindst to redningsflåder, som tilsammen kan rumme alle personer, der kan befordres om bord, og selv om én går tabt, skal den eller de øvrige redningsflåder have tilstrækkelig kapacitet til at rumme alle personer om bord på helikopteren.
- 4) Hver redningsflåde skal have mindst én nødlokaliseringssender (ELT(S)) og
- 5) Hver redningsflåde skal have redningsudstyr, inklusive de midler til opretholdelse af livet, der egner sig til den flyvning, som skal udføres.

e) *Kabinenødbelysningssystem*

Helikopteren skal være udstyret med et nødbelysningssystem med uafhængig strømforsyning, som sikrer almindelig kabinebelysning, der letter evakueringen af helikopteren.

f) *Automatisk deployerbar nødlokaliseringssender (ELT(AD))*

Helikopteren skal være udstyret med en (ELT(AD)), som er i stand til at transmittere samtidigt på 121,5 MHz og 406 MHz.

g) *Fastgøring af ikke-afkastelige døre*

Alle ikke-afkastelige døre, der er markeret som nødudgange ved landing på vand, skal kunne fastgøres i åben stilling, så de ikke hindrer de ombordværendes udstigning under havbetingelser op til de maksimale havbetingelser, som kræves ved evaluering med henblik på landing på vand og flydeevne.

h) *Nødudgange og nødluger*

Alle nødudgange, herunder nødudgange til besætningen, og alle døre, vinduer og andre åbninger, der er egnede til brug som nødudgang under vand, skal være udformet, så de kan betjenes i en nødsituation.

- i) Uanset litra a), b) og c) kan operatøren på grundlag af en risikovurdering tillade, at passagerer, som er ude for et medicinsk nødstilfælde på en offshoreplacering, kun delvis eller slet ikke er iført, redningsvest, overlevelsdragt eller åndedrætsværn på en returflyvning eller flyvninger mellem offshoreplaceringer.

SPA.HOFO.130 Krav til besætning

a) Operatøren skal fastlægge:

- 1) kriterier for udvælgelse af besætningsmedlemmer, under hensyntagen til tidligere erfaring
- 2) minimumserfaringen for en luftfartøjschef, der skal gennemføre offshoreoperationer, og
- 3) et trænings- og kontrolprogram for flyvebesætningen, som hvert besætningsmedlem skal fuldføre. Programmet skal være tilpasset offshoremiljøet og omfatte procedurer under normale forhold, unormale forhold og i nødsituationer, forvaltning af besætningsressourcer, nødlanding på vand og overlevelsestræning på vand.

b) *Nylig erfaring*

En pilot må kun flyve en helikopter med passagerer om bord:

- 1) på en offshoreplacering som luftfartøjschef eller andenpilot, hvis vedkommende i den foregående 90 dages periode har gennemført mindst 3 starter, udflyvninger, indflyvninger og landinger på en offshoreplacering i en helikopter af samme type eller en fuld flyvesimulator (FFS), som svarer til denne type, eller
- 2) om natten på en offshoreplacering som luftfartøjschef eller andenpilot, hvis vedkommende i den foregående 90 dages periode har gennemført mindst 3 starter, udflyvninger, indflyvninger og landinger på en offshoreplacering om natten i en helikopter af samme type eller en FFS, som svarer til denne type.

De tre starter og landinger skal fuldføres i operationer med enten flere piloter eller én pilot, afhængigt af operationen.

c) Specifikke krav for CAT:

- 1) den i litra b), nr. 1) og 2) angivne periode på 90 dage kan forlænges til maksimalt 120 dage, hvis piloten udfører linjeflyvning overvåget af en instruktør eller kontrollant for typerettigheder
- 2) hvis piloten ikke opfylder kravene i nr. 1), skal vedkommende gennemføre en træningsflyvning i helikopteren eller en FFS af den helikoptertype, der skal anvendes, som mindst skal omfatte de krav, der er beskrevet i litra b), nr. 1) og 2), før vedkommende kan udøve sine beføjelser.»

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

a) I NCC.GEN.106 foretages følgende ændringer:

- i) i slutningen af litra a), nr. 4, punkt vii), udgår ordet »og«
- ii) i slutningen af litra a), nr. 4, punkt viii), indsættes ordet »og«
- iii) I litra a), nr. 4), tilføjes følgende som punkt ix):

»ix) enhver navigationsdatabase, som kræves til performancebaseret navigation, er formålstjenlig og opdateret.«

b) Følgende indsættes som NCC.OP.116:

»NCC.OP.116 Performancebaseret navigation — flyvemaskiner og helikoptere

Når der kræves performancebaseret navigation (PBN) for den pågældende rute eller procedure, skal operatøren sikre:

- a) at den relevante PBN-specifikation er anført i flyvehåndbogen eller et andet dokument, som er godkendt af certificeringsmyndigheden som led i en luftdygtighedsvurdering, eller er baseret på en sådan godkendelse, og
- b) at luftfartøjet opereres i overensstemmelse med den relevante navigationsspecifikation og begrænsningerne anført i flyvehåndbogen eller andet dokument, som nævnt i det foregående.«

c) NCC.OP.145, litra a), affattes således:

»a) Før en flyvning påbegyndes, skal luftfartøjschefen med alle rimelige midler sikre sig, at faciliteterne i rummet og jord- og/eller vandfaciliteterne, herunder kommunikationsfaciliteter og navigationshjælpemidler, der er tilgængelige og nødvendige på flyvningen for sikker operation af luftfartøjet, er egnede til den type operation, hvorunder flyvningen skal udføres.«

d) I NCC.OP.152 foretages følgende ændringer:

i) i slutningen af litra b), nr. 2, punkt ii), udgår ordet »og«

ii) litra b), nr. 3), udgår.

e) Følgende indsættes som NCC.OP.153:

»NCC.OP.153 Ankomstflyvepladser — instrumentindflyvningsoperationer

Luftfartøjschefen sikrer, at der rådes over tilstrækkelige midler til at navigere og lande på ankomstflyvepladsen eller på en eventuel ankomstalternativ flyveplads, hvis det ikke er muligt at foretage den planlagte indflyvnings- eller landingsoperation.«

f) NCC.OP.220 affattes således:

»NCC.OP.220 Advarselssystem for kollisioner i luften (Airborne Collision Avoidance System — ACAS)

Operatøren skal indføre operationelle procedurer og træningsprogrammer, når et ACAS-system er installeret og anvendeligt, således at flyvebesætningen er passende uddannet i at forebygge kollisioner og kvalificeret til at bruge ACAS II-udstyr.«

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

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

1) have ét enkelt udløsningspunkt

2) i sæderne til den krævede minimumskabinebesætning have to skulderstropper og et sikkerhedsbælte, der kan anvendes separat, og

3) i flyvebesætningssæder og hvert sæde ved siden af pilotsædet:

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

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

A) flyvemaskiner med en MCTOM på under 5 700 kg og med en MOPSC på mindre end ni sæder, der opfylder de dynamiske forhold ved nødlanding, der er fastsat i de gældende certificeringsspecifikationer

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

h) I NCC.IDE.A.250 tilføjes følgende som litra d):

»d) For PBN-operationer skal luftfartøjet opfylde luftdygtigheds certificeringskravene for den relevante navigationsspecifikation.«

- i) NCC.IDE.A.260 affattes således:

»NCC.IDE.A.260 Forvaltning af luftfartsdatabaser

- a) Luftfartsdatabaser, som anvendes på certificerede luftfartøjssystemapplikationer, skal opfylde datakvalitetskrav, der er passende for den planlagte anvendelse af dataene.
- b) Operatøren skal sikre rettidig distribution til og isætning af opdaterede og uændrede luftfartsdatabaser for alle flyvemaskiner, hvor de skal anvendes.
- c) Uanset eventuelle andre krav til indberetning af hændelser, jf. forordning (EU) nr. 376/2014, skal operatøren til databaseleverandøren indberette tilfælde af fejlagtige, usammenhængende eller manglende data, som med rimelighed kan antages at udgøre en fare for flyvninger.

I sådanne tilfælde skal operatøren informere flyvebesætningen og andet berørt personale og skal sikre, at de pågældende data ikke anvendes.»

- j) NCC.IDE.H 215, litra b), udgår.

- k) NCC.IDE.H.226 affattes således:

»NCC.IDE.H.226 Overlevelsedragter til besætningen

Alle besætningsmedlemmer skal være iført overlevelsedragt, når det beslutes af luftfartøjschefen på grundlag af en risikovurdering, hvor der tages højde for følgende forhold:

- a) flyvninger over vand ud over autorotationsafstanden eller afstanden for sikker nødlanding fra land, når helikopteren i tilfælde af en fejl i den kritiske motor ikke er i stand til at opretholde vandret flyvning, og
- b) hvis de vejrrapporter eller -udsigter, der er tilgængelige for luftfartøjschefen, angiver, at vandtemperaturen er under plus 10 °C under flyvningen.»

- l) NCC.IDE.H.231 udgår.

- m) I NCC.IDE.H.250 tilføjes følgende som litra d):

»d) når der kræves PBN, skal luftfartøjet opfylde luftdygtighedscertificeringskravene for den relevante navigationsspecifikation.»

- n) Følgende tilføjes som NCC.IDE.H.260:

»NCC.IDE.H.260 Forvaltning af luftfartsdatabaser

- a) Luftfartsdatabaser, som anvendes på certificerede luftfartøjssystemapplikationer, skal opfylde datakvalitetskrav, der er passende for den planlagte anvendelse af dataene.
- b) Operatøren skal sikre rettidig distribution til og isætning af opdaterede og uændrede luftfartsdatabaser for alle flyvemaskiner, hvor de skal anvendes.
- c) Uanset eventuelle andre krav til indberetning af hændelser, jf. forordning (EU) nr. 376/2014, skal operatøren til databaseleverandøren indberette tilfælde af fejlagtige, usammenhængende eller manglende data, som med rimelighed kan antages at udgøre en fare for flyvninger.

I sådanne tilfælde skal operatøren informere flyvebesætningen og andet berørt personale og skal sikre, at de pågældende data ikke anvendes.»

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

- a) I NCO.GEN.105 foretages følgende ændringer:

- i) i slutningen af litra a), nr. 4, punkt v), udgår ordet »og«
- ii) i slutningen af litra a), nr. 4, punkt vi), indsættes ordet »og«

iii) i litra a), nr. 4), tilføjes følgende som punkt vii):

»vii) at enhver navigationsdatabase, som kræves til PBN, er formålstjenlig og opdateret.«

b) I NCO.GEN.140 tilføjes følgende som litra f):

»f) Rimelige mængder af genstande og stoffer, som ellers ville blive klassificeret som farligt gods, og som anvendes til at øge flyvesikkerheden, og hvis transport om bord på luftfartøjet er tilrådelig for at sikre deres tilgængelighed til operationelle formål, skal anses for godkendt i medfør af afsnit 1.2.2.1(a) i de tekniske instruktioner. Det gælder, uanset om disse genstande og stoffer kræves medbragt, eller om det er hensigten at bruge dem i forbindelse med en bestemt flyvning.

Emballering og stuvning om bord af de nævnte genstande og stoffer udføres under tilsyn af luftfartøjschefen på en sådan måde, at risiciene for besætningsmedlemmer, passagerer, last eller luftfartøjet under lufttransportationer begrænses mest muligt.«

c) Følgende tilføjes som NCO.OP.116:

»NCO.OP.116 Performancebaseret navigation — flyvemaskiner og helikoptere

Når der kræves PBN for den pågældende rute eller procedure, skal luftfartøjschefen sikre:

a) at den relevante PBN-navigationsspecifikation er anført i flyvehåndbogen eller et andet dokument, som er godkendt af certificeringsmyndigheden som led i en luftdygtighedsvurdering, eller er baseret på en sådan godkendelse, og

b) at luftfartøjet opereres i overensstemmelse med den relevante navigationsspecifikation og begrænsningerne anført i flyvehåndbogen eller andet dokument, som nævnt i det foregående.«

d) NCO.OP.135, litra a), affattes således:

»a) Før en flyvning påbegyndes, skal luftfartøjschefen med alle rimelige midler sikre sig, at faciliteterne i rummet og jord- og/eller vandfaciliteterne, herunder kommunikationsfaciliteter og navigationshjælpemidler, der er tilgængelige og nødvendige på flyvningen for sikker operation af luftfartøjet, er egnede til den type operation, hvorunder flyvningen skal udføres.«

e) Følgende indsættes som NCO.OP.142:

»NCC.OP.142 Ankomstflyvepladser — instrumentindflyvningsoperationer

Luftfartøjschefen sikrer, at der rådes over tilstrækkelige midler til at navigere og lande på ankomstflyvepladsen eller på en eventuel ankomstalternativ flyveplads, hvis det ikke er muligt at foretage den planlagte indflyvnings- eller landingsoperation.«

f) NCO.OP.190 affattes således:

»NCO.OP.190 Anvendelse af supplerende ilt

a) Luftfartøjschefen skal sikre, at alle flyvebesætningsmedlemmer, der udfører opgaver, som er vigtige for en sikker operation af luftfartøjet under flyvning, kontinuerligt anvender supplerende ilt, hvis han/hun afgør, at mangel på ilt ved den planlagte flyvehøjde kan føre til nedsat funktionsevne hos besætningen, og skal sikre, at supplerende ilt er til rådighed for passagererne, hvis mangel på ilt kan skade passagererne.

b) I alle andre tilfælde, hvor luftfartøjschefen ikke kan afgøre, hvordan manglen på ilt kunne påvirke alle ombordværende, skal han/hun sikre:

1) at alle flyvebesætningsmedlemmer, der udfører opgaver, som er vigtige for en sikker operation af luftfartøjet under flyvning, anvender supplerende ilt i en periode på over 30 minutter, hvis kabinetrykhøjden i passagerkabinen er mellem 10 000 ft og 13 000 ft, og

2) at alle personer om bord anvender supplerende ilt, når som helst trykhøjden i passagerkabinen er over 13 000 ft.«

g) Følgende tilføjes som NCO.OP.220:

»NCO.OP.220 Advarselssystem for kollisioner i luften (Airborne Collision Avoidance System — ACAS II)

Når ACAS II anvendes, skal luftfartøjschefen anvende passende operationelle procedurer og være tilstrækkeligt uddannet.«

h) NCO.IDE.A.140, litra a), nr. 4), affattes således:

»4) et sikkerhedsbælte, der fastholder den siddende persons torso, i hvert sæde til flyvebesætningen, med ét enkelt udløsningspunkt, i flyvemaskiner med et CofA udstedt første gang den 25. august 2016 eller senere.«

i) NCO.IDE.A.155 affattes således:

»NCO.IDE.A.155 Supplerende ilt — ikke-trykregulerede flyvemaskiner

Ikke-trykregulerede flyvemaskiner, hvor der kræves iltforsyning under flyvning i overensstemmelse med NCO.OP.190, skal have udstyr, som er i stand til at lagre og afgive den krævede iltmængde.«

j) I NCO.IDE.A.195 tilføjes følgende som litra d):

»d) for PBN-operationer skal luftfartøjet opfylde luftdygtighedscertificeringskravene for den relevante navigations-specifikation.«

k) Følgende tilføjes som NCO.IDE.A.205:

»NCO.IDE.A.205 Forvaltning af luftfartsdatabaser

a) Luftfartsdatabaser, som anvendes på certificerede luftfartøjssystemapplikationer, skal opfylde datakvalitetskrav, der er passende for den planlagte anvendelse af dataene.

b) Luftfartøjschefen skal sikre rettidig distribution til og isætning af opdaterede og uændrede luftfartsdatabaser i de flyvemaskiner, der har brug for dem.

c) Uanset eventuelle andre krav til indberetning af hændelser, jf. forordning (EU) nr. 376/2014, skal luftfartøjschefen til databaseleverandøren indberette tilfælde af fejlagtige, usammenhængende eller manglende data, som med rimelighed kan antages at udgøre en fare for en flyvning.

I sådanne tilfælde anvender luftfartøjschefen ikke de berørte data.«

l) NCO.IDE.H.155 affattes således:

»NCO.IDE.H.155 Supplerende ilt — ikke-trykregulerede helikoptere

Ikke-trykregulerede helikoptere, hvor der kræves iltforsyning under flyvning i overensstemmelse med NCO.OP.190, skal have udstyr, som er i stand til at lagre og afgive den krævede iltmængde.«

m) I NCO.IDE.H.195 tilføjes følgende som litra d):

»d) for PBN-operationer skal luftfartøjet opfylde luftdygtighedscertificeringskravene for den relevante navigations-specifikation.«

n) Følgende tilføjes som NCO.IDE.H.205:

»NCO.IDE.H.205 Forvaltning af luftfartsdatabaser

a) Luftfartsdatabaser, som anvendes på certificerede luftfartøjssystemapplikationer, skal opfylde datakvalitetskrav, der er passende for den planlagte anvendelse af dataene.

- b) Operatøren skal sikre rettidig distribution til og isætning af opdaterede og uændrede luftfartsdatabaser for alle flyvemaskiner, hvor de skal anvendes.
- c) Uanset eventuelle andre krav til indberetning af hændelser, jf. forordning (EU) nr. 376/2014, skal operatøren til databaseleverandøren indberette tilfælde af fejlagtige, usammenhængende eller manglende data, som med rimelighed kan antages at udgøre en fare for flyvninger.

I sådanne tilfælde anvender luftfartøjschefen ikke de berørte data.»

- o) NCO.IDE.S.130 affattes således:

»NCO.IDE.S.130 Supplerende ilt

Svævefly, hvor der kræves iltforsyning under flyvning i overensstemmelse med NCO.OP.190, skal have udstyr, som er i stand til at lagre og afgive den krævede iltmængde.»

- p) NCO.SPEC.110, litra f), affattes således:

»f) at sikre, at faglige specialister og besætningsmedlemmer kontinuerligt anvender supplerende ilt, hvis han/hun afgør, at mangel på ilt ved den planlagte flyvehøjde kan føre til nedsat funktionsevne hos besætningen eller kan skade faglige specialister. Hvis luftfartøjschefen ikke kan afgøre, hvordan iltmanglen kan påvirke de ombordværende, skal han/hun sikre, at faglige specialister og besætningsmedlemmer kontinuerligt anvender supplerende ilt, hvis kabinetrykhøjden overstiger 10 000 ft i en periode på over 30 minutter, og når som helst kabinetrykhøjden overstiger 13 000 ft.»

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

- a) I SPO.GEN.107 foretages følgende ændringer:

- i) i slutningen af litra a), nr. 4, punkt v), udgår ordet »og«
- ii) i slutningen af litra a), nr. 4, punkt vi), indsættes ordet »og«
- iii) i litra a), nr. 4), tilføjes følgende som punkt vii):

»vii) at enhver navigationsdatabase, som kræves til PBN, er formålstjenlig og opdateret.»

- b) Følgende indsættes som SPO.OP.116:

»SPO.OP.116 Performancebaseret navigation — flyvemaskiner og helikoptere

Når der kræves performancebaseret navigation (PBN) for den pågældende rute eller procedure, skal operatøren sikre:

- a) at den relevante PBN-specifikation er anført i flyvehåndbogen eller et andet dokument, som er godkendt af certificeringsmyndigheden som led i en luftdygtighedsvurdering, eller er baseret på en sådan godkendelse, og
- b) at luftfartøjet opereres i overensstemmelse med den relevante navigationsspecifikation og begrænsningerne anført i flyvehåndbogen eller andet dokument, som nævnt i det foregående.»

- c) SPO.OP.140, litra a), affattes således:

»a) Før en flyvning påbegyndes, skal luftfartøjschefen med alle rimelige midler sikre sig, at faciliteterne i rummet og jord- og/eller vandfaciliteterne, herunder kommunikationsfaciliteter og navigationshjælpemidler, der er tilgængelige og nødvendige på flyvningen for sikker operation af luftfartøjet, er egnede til den type operation, hvorunder flyvningen skal udføres.»

- d) I SPO.OP.151 udgår litra a), punkt 3

e) Følgende indsættes som SPO.OP.152:

»SPO.OP.152 Ankomstflyvepladser — instrumentindflyvningsoperationer

Luftfartøjschefen sikrer, at der rådes over tilstrækkelige midler til at navigere og lande på ankomstflyvepladsen eller på en eventuel ankomstalternativ flyveplads, hvis det ikke er muligt at foretage den planlagte indflyvnings- eller landingsoperation.«

f) SPO.OP.205, litra a), affattes således:

»a) Operatøren skal indføre operationelle procedurer og træningsprogrammer, når et ACAS-system er installeret og anvendeligt, således at flyvebesætningen er passende uddannet i at forebygge kollisioner og kvalificeret til at bruge ACAS II-udstyr.«

g) SPO.IDE.A.160, litra c) og d), affattes således:

»c) for så vidt angår andre flyvemaskiner end komplekse motordrevne flyvemaskiner, et sikkerhedsbælte, der fastholder den siddende persons torso, i hvert sæde til flyvebesætningen, med ét enkelt udløsningspunkt, i flyvemaskiner med et CofA udstedt første gang den 25. august 2016 eller senere

d) for så vidt angår komplekse motordrevne flyvemaskiner, et sikkerhedsbælte, der fastholder den siddende persons torso, med en anordning, der automatisk fastholder den siddende persons torso i tilfælde af hurtig hastighedsnedsættelse:

1) i hvert flyvebesætningssæde og hvert sæde ved siden af pilotsædet og

2) i hvert observatørsæde i cockpittet.«

h) I SPO.IDE.A.160 tilføjes følgende som litra e):

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

1) have ét enkelt udløsningspunkt

2) i flyvebesætningssæder og hvert sæde ved siden af pilotsædet:

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

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

A) flyvemaskiner med en MCTOM på under 5 700 kg og med en MOPSC på mindre end ni sæder, der opfylder de dynamiske forhold ved nødlanding, der er fastsat i de gældende certificeringsspecifikationer

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

i) I SPO.IDE.A.220 tilføjes følgende som litra d):

»d) for PBN-operationer skal luftfartøjet opfylde luftdygtighedscertificeringskravene for den relevante navigationsspecifikation.«

j) Følgende tilføjes som SPO.IDE.A.230:

»SPO.IDE.A.230 Forvaltning af luftfartsdatabaser

a) Luftfartsdatabaser, som anvendes på certificerede luftfartøjssystemapplikationer, skal opfylde datakvalitetskrav, der er passende for den planlagte anvendelse af dataene.

- b) Operatøren skal sikre rettidig distribution til og isætning af opdaterede og uændrede luftfartsdatabaser for alle flyvemaskiner, hvor de skal anvendes.
- c) Uanset eventuelle andre krav til indberetning af hændelser, jf. forordning (EU) nr. 376/2014, skal operatøren til databaseleverandøren indberette tilfælde af fejlagtige, usammenhængende eller manglende data, som med rimelighed kan antages at udgøre en fare for flyvninger.

I sådanne tilfælde skal operatøren informere flyvebesætningen og andet berørt personale og skal sikre, at de pågældende data ikke anvendes.»

- k) SPO.IDE.H.198 affattes således:

»SPO.IDE.H.198 Overlevelsedragter — komplekse motordrevne helikoptere

Alle ombordværende skal være iført overlevelsedragt, når det besluttet af luftfartøjschefen på grundlag af en risikovurdering, hvor der tages højde for følgende forhold:

- a) flyvninger over vand ud over autorotationsafstanden eller afstanden for sikker nødlanding fra land, når helikopteren i tilfælde af en fejl i den kritiske motor ikke er i stand til at opretholde vandret flyvning, og
- b) hvis de vejrrapporter eller -udsigter, der er tilgængelige for luftfartøjschefen, angiver, at vandtemperaturen er under plus 10 °C under flyvningen.»

- l) SPO.IDE.H.201 udgår.

- m) I SPO.IDE.H.220 tilføjes følgende som litra d):

»d) for PBN-operationer skal luftfartøjet opfylde luftdygtighedscertificeringskravene for den relevante navigationsspecifikation.»

- n) Følgende tilføjes som SPO.IDE.H.230:

»SPO.IDE.H.230 Forvaltning af luftfartsdatabaser

- a) Luftfartsdatabaser, som anvendes på certificerede luftfartøjssystemapplikationer, skal opfylde datakvalitetskrav, der er passende for den planlagte anvendelse af dataene.
- b) Operatøren skal sikre rettidig distribution til og isætning af opdaterede og uændrede luftfartsdatabaser for alle flyvemaskiner, hvor de skal anvendes.
- c) Uanset eventuelle andre krav til indberetning af hændelser, jf. forordning (EU) nr. 376/2014, skal operatøren til databaseleverandøren indberette tilfælde af fejlagtige, usammenhængende eller manglende data, som med rimelighed kan antages at udgøre en fare for flyvninger.

I sådanne tilfælde skal operatøren informere flyvebesætningen og andet berørt personale og skal sikre, at de pågældende data ikke anvendes.»
