

II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2019/1387

af 1. august 2019

om ændring af Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 for så vidt angår krav til beregning af flyvemaskiners landingspræstation og standarder for vurdering af banens overfladetilstand samt ajourføring af visse typer luftfartøjssikkerhedsudstyr, -krav og -operationer, hvis en operationel godkendelse til langdistanceflyvning ikke indehaves

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

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

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012⁽²⁾ er der fastsat nærmere bestemmelser vedrørende sikre margener i forbindelse med betingelser for indflyvnings- og landingspræstationer og vedrørende flyvninger med to motorede flyvemaskiner med én motor ude af drift, uden at en operationel godkendelse til langdistanceflyvning («ETOPS») indehaves, samt tekniske krav om medbringelse af flyverekordere. Samme forordning indeholder også nærmere bestemmelser om den sikrede cockpitudør til flyvemaskiner i præstationsklasse A med en maksimal passagersædekonfiguration for operation («MOPSC») på 19.
- (2) Af havariefterforskningsrapporter fremgår det, at de forskellige metoder til vurdering af banens overfladetilstand før landing og rapportering herom efter landing bidrager betydeligt til afvigelser fra banen, navnlig når banen er våd eller kontamineret. De gældende standarder i Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 om beregning af flyvemaskiners præstationer dækker ikke i tilstrækkelig grad alle overfladetilstand på våde og kontaminerede baner i relation til den metode, der anvendes til vurdering af og rapportering om banens overfladetilstand.
- (3) Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) ændrede i den forbindelse en række standarder og anbefalet praksis («SARP») i bilag 6, 8, 14 og 15 til konventionen angående international civil luftfart («Chicagokonventionen») og har udarbejdet et omfattende ledsagende vejledningsmateriale. Disse dokumenter har til formål at fastlægge et globalt harmoniseret rapporteringsformat for baners overfladetilstand og de luftdygtighedsstandarder, der er nødvendige for vurderingen af flyvemaskiners landingsdistance, samt operationelle bestemmelser om beregning af landingspræstation og rapportering om baners overfladetilstand.
- (4) Forordning (EU) nr. 965/2012 bør således ændres for at tage højde for de sikkerhedsanbefalinger, som undersøgelsesmyndighederne har udstedt, og for at gennemføre ICAO's relevante SARP. For at opfylde ICAO's anbefalinger bør de ændrede krav træde i kraft senest den 5. november 2020.

⁽¹⁾ EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1.

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

- (5) I forbindelse med erhvervsmæssige lufttransportoperationer tillades flyvemaskiner i nærmere bestemte præstationsklasser (A og B) desuden ifølge andre reguleringsordninger at lande inden for en mindsket landingsdistance, der er til rådighed på den påtænkte bane, forudsat at de har opnået den kompetente myndigheds forhåndsgodkendelse, og de opfylder en række risikobegrænsende betingelser. I forordning (EU) nr. 965/2012 bør det fastsættes, på hvilke betingelser disse operationer må gennemføres, samtidig med at et acceptabelt sikkerhedsniveau opretholdes. Den relevante administrative formular for operationelle godkendelser bør ændres, således at den omfatter disse operationer.
- (6) Af havariundersøgelingsrapporter fremgår det, at en kontinuerlig rekordering foretaget af cockpit voice-rekordere («CVR») og deres tilknyttede ombordværende mikrofoner efter en afbrydelse af det primære elproduktionssystem i nogle tilfælde kunne have tilvejebragt nyttige oplysninger. Der bør derfor stilles krav om en alternativ strømforsyning for at afbøde virkningerne af en eventuel afbrydelse af det primære elproduktionssystem. Dette er i tråd med Chicagokonventionens bilag 6, del I.
- (7) For visse kategorier af lette flyvemaskiner og helikoptere, der opereres i CAT, kræves det i de nyligt vedtagne SARP i bilag 6 til Chicagokonventionen, at rekorderingsudstyr medbringes om bord under flyvninger. Desuden rettede sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne tolv sikkerhedsanbefalinger til Den Europæiske Unions Luftfartsikkerhedsagentur («agenturet») vedrørende behovet for rekordering under flyvning af lette flyvemaskiner og helikoptere.
- (8) I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet og baseret på en risikovurdering bør forpligtelsen til at montere en flyverekorder i nye luftfartøjer afhænge af størrelsen og kompleksiteten af sådanne luftfartøjer samt typen af operationer. Derfor bør nyfremstillede lette flyvemaskiner og helikoptere, som anvendes i CAT-operationer eller erhvervsmæssige specialoperationer («SPO»), være udstyret med flyverekordere, hvis de opfylder visse kriterier vedrørende deres maksimale startmasse, fremdriftsform eller maksimale antal ombordværende. Desuden bør kravene til håndtering af rekorderinger fra flyverekordere (opbevaring, produktion, beskyttelse og anvendelse) ændres til at omfatte de typer flyverekordere, der indføres med de nye krav om medbringelse af flyverekorder.
- (9) For så vidt angår kravet om at montere en sikker cockpitdør ændrede ICAO sine SARP med en ændring af de masserelaterede tærskler, som gør det obligatorisk at montere en sikker cockpitdør. Forordning (EU) nr. 965/2012 bør derfor ændres for at sikre harmonisering af reglerne for flyveoperationer og lige konkurrencevilkår for luftfartsselskaber fra henholdsvis Unionen og tredjelande.
- (10) Ved forordning (EU) nr. 965/2012 fastlægges kriterier (tærskler for certificeret maksimal startmasse og certificeret maksimal passagersædekfiguration) for at kunne komme i betragtning til, uden at en ETOPS-godkendelse indehaves, at foretage flyvninger med flyvemaskiner i præstationsklasse A på en rute, som indeholder et punkt, der befinder sig i en afstand på mere end 60 minutters og op til 120 minutters flyvetid fra en egnet flyveplads ved marchfart med én motor ude af drift. Flyvemaskiner i klasse A, som opfylder disse kriterier for at kunne komme i betragtning, må opereres i en afstand mellem 120 og 180 minutter fra en egnet flyveplads, forudsat at de har opnået den kompetente myndigheds godkendelse, og forudsat at flyvemaskinen har fået udstedt en typegodkendelse for sådanne operationer.
- (11) Flere flyfabrikanter har allerede konstrueret eller er i færd med at konstruere flyvemaskiner i præstationsklasse A, som opfylder kriterierne for at kunne komme i betragtning til operationer uden ETOPS. De gældende bestemmelser forvrider konkurrencen mellem lufttaxioperatører, der benytter flyvemaskiner, som ikke opfylder disse kriterier. Da ingen af de øvrige store tilsynsmyndigheder har indført sådanne kriterier for operationer uden ETOPS, bør forordning (EU) nr. 965/2012 ændres.
- (12) Hvad angår førstehjælpsiltudstyr til brug i CAT-operationer opnås et ækvivalent sikkerhedsniveau takket være den nyeste teknologiske udvikling af dette udstyr, og forordning (EU) nr. 965/2012 bør derfor ændres, således at det tillades at anvende dette udstyr.
- (13) Kravene om en minimumsudstysrliste (MEL), jf. bilag III til forordning (EU) nr. 965/2012, finder ikke anvendelse på godkendte træningsorganisationer (ATO), og derfor bør forordning (EU) nr. 965/2012 ændres med henblik på at tillade de kompetente myndigheder at udstede en godkendelse af, at en ATO opstiller en MEL.
- (14) I forlængelse af de seneste ændringer af Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 ⁽³⁾ bør forordning (EU) nr. 965/2012 ændres for at tilrette krydshenvisninger mellem de to forordninger.

⁽³⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 af 26. november 2014 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparat og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver (EUT L 362 af 17.12.2014, s. 1).

- (15) Agenturet har udarbejdet et udkast til gennemførelsesbestemmelser og forelagt disse for Kommissionen i udtalelse nr. 02/2019 i overensstemmelse med artikel 75, stk. 2, litra b) og c), og artikel 76, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1139.
- (16) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat ved artikel 127 i forordning (EU) 2018/1139 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Ændringer af forordning (EU) nr. 965/2012

- 1) Artikel 9aa affattes således:

»Artikel 9aa

Krav til flyvebesætning på vedligeholdelseskontrollflyvninger

En pilot, der før 25. september 2019 har fungeret som luftfartøjschef på en vedligeholdelseskontrollflyvning, som i henhold til definitionen i punkt SPO.SPEC.MCF.100 i bilag VIII kategoriseres som en vedligeholdelseskontrollflyvning på niveau A, skal godskrives med henblik på opfyldelse af punkt SPO.SPEC.MCF.115, litra a), nr. 1), i samme bilag. I så fald skal operatøren sikre, at luftfartøjschefen modtager en briefing om eventuelle forskelle mellem den praksis for operationer, der er fastsat før den 25. september 2019, og de forpligtelser, der er fastsat i afsnit 5 i subpart E i bilag VIII til denne forordning, herunder de forpligtelser, som følger af de tilknyttede procedurer, der er fastsat af operatøren.«

- 2) Bilag I, II, III, IV, V, VI, VII og VIII til forordning (EU) nr. 965/2012 ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Dato for ikrafttræden og anvendelse

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

Følgende punkter i bilaget anvendes fra den 25. september 2019:

- punkt 4, litra a)
- punkt 6, litra b)
- punkt 8, litra b).

Følgende litraer i bilagets punkt 4 anvendes fra den 5. november 2020:

- litra c)
- litra d)
- litra e)
- litra f)
- litra g)
- litra n)
- litra q).

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 1. august 2019.

På Kommissionens vegne

Jean-Claude JUNCKER

Formand

BILAG

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

1) I bilag I (Definitioner af termer anvendt i bilag II til VIII) foretages følgende ændringer:

a) Følgende nr. 22a indsættes:

»22a. »cockpit voice-rekorder (CVR)«: en kollisionsbeskyttet flyvedatarekorder, der benytter en kombination af mikrofoner og andre akustiske og digitale enheder til at optage og lagre det auditive miljø i cockpittet samt kommunikation til, fra og mellem flyvebesætningsmedlemmerne«

b) Nr. 25 affattes således:

»25. »kontamineret bane«: en bane, hvis overflade for en betydelig andels vedkommende (uanset om der er tale om et afgrænset område eller ej) inden for den benyttede længde og bredde er dækket af et eller flere af de stoffer, som er opført på listen over deskriptorer af baneoverfladetilstand«

c) Nr. 32 udgår

d) Nr. 42 affattes således:

»42. »tør bane«: en bane, hvis overflade er fri for synlig fugt og ikke er kontamineret inden for det område, der påtænkes anvendt«

e) Følgende nr. 49b indsættes:

»49b. »flyvedatarekorder (FDR)«: en kollisionsbeskyttet flyverekorder, som benytter en kombination af datakilder til at indsamle og rekordere parametre, der afspejler luftfartøjets tilstand og præstationer«

f) Følgende nr. 49c indsættes:

»49c. »flyverekorder«: enhver form for registreringsapparat, som er monteret i et luftfartøj med det formål at lette sikkerhedsundersøgelser af havarier eller hændelser«

g) Følgende nr. 70a indsættes:

»70a. »landingsdistance på ankomsttidspunktet (LDTA)«: en landingsdistance, der kan opnås ved normale operationer på grundlag af landingspræstationsdata og tilknyttede procedurer, der er fastlagt for de fremherskende forhold på landingstidspunktet«

h) Følgende nr. 103c indsættes:

»103c. »rapport om banens tilstand (RCR)«: en omfattende standardiseret rapport om banens overfladetilstand og dens indvirkning på den pågældende flyvemaskines start- og landingspræstation beskrevet med koder for banens tilstand«

i) Følgende nr. 107a indsættes:

»107a. »særlig forberedt vinterbane«: en bane med en tør, frosset overflade af sammenpresset sne eller is, som er blevet behandlet med sand eller grus eller er blevet mekanisk behandlet med henblik på at forbedre banens friktion«

j) Nr. 128 affattes således:

»128. »våd bane«: en bane, hvis overflade er dækket af synlig fugt eller vand til og med en dybde på 3 mm inden for det område, der påtænkes anvendt«

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

»Tillæg II

OPERATIONSSPECIFIKATIONER (i overensstemmelse med de godkendte betingelser i driftshåndbogen)				
Udstedende myndigheds kontaktoplysninger Telefon ⁽¹⁾ : _____ Fax _____ E-mail: _____				
AOC ⁽²⁾ :	Operatørens navn ⁽³⁾ :	Dato ⁽⁴⁾ :	Underskrift:	
	Db-firmanavn:			
Operationsspecifikationsnr.:				
Luftfartøjsmodel ⁽⁵⁾ :				
Registreringsmærker ⁽⁶⁾ :				
Typer af operationer: Erhvervmæssige operationer				
<input type="checkbox"/> Passagerer <input type="checkbox"/> Fragt <input type="checkbox"/> Andre ⁽⁷⁾ : _____				
Operationsområde ⁽⁸⁾ :				
Særlige begrænsninger ⁽⁹⁾ :				
Specifikke godkendelser:	Ja	Nej	Specifikation ⁽¹⁰⁾	Bemærkninger
Farligt gods	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operationer ved lav sigtbarhed			CAT ⁽¹¹⁾ ...	
Start			RVR ⁽¹²⁾ : m	
Indflyvning og landing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DA/H: ft RVR: m	
RVSM ⁽¹³⁾ <input type="checkbox"/> Ikke relevant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹⁴⁾ <input type="checkbox"/> Ikke relevant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maksimal omdirigeringstid ⁽¹⁵⁾ : min.	
Komplekse navigationsspecifikationer for PBN-operationer ⁽¹⁶⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁷⁾
Minimumsspecifikationer for navigationspræstation (MNPS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operationer med enmotorede turbineflyvemaskiner om natten eller under instrumentvejrforhold (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽¹⁸⁾	
Helikopteroperationer med NVIS-systemer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operationer med helikopterens hejseanordning	<input type="checkbox"/>			
Helikopterambulancetjenester	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Offshoreoperationer med helikopter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Uddannelse af kabinebesætning ⁽¹⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Udstedelse af kabinebesætningscertifikat ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Anvendelse af EFB-applikationer af type B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²¹⁾	
Vedvarende luftdygtighed	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²²⁾	
Andre oplysninger ⁽²³⁾				

(1) Den kompetente myndigheds telefon- og faxnummer, inkl. landekode. E-mailadresse, hvis en sådan findes.

(2) Indsæt nummer på tilhørende AOC.

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

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

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

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

(7) Anden form for transport angives (f.eks. lufttransportambulancetjenester).

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

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

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

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

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

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

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

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

(16) Performancebaseret navigation (PBN): Der bruges én linje for hver kompleks specifik PBN-godkendelse (f.eks. RNP AR APCH), med relevante begrænsninger anført i kolonnen »Specifikation« hhv. »Bemærkninger« eller i begge. Procedure-specifikke godkendelser af specifikke RNP AR APCH-procedurer kan angives i operationsspecifikationerne eller i driftshåndbogen. I sidstnævnte tilfælde skal der i de tilhørende operationsspecifikationer henvises til den pågældende side i driftshåndbogen.

(17) Angiv om den specifikke godkendelse er begrænset til visse startbaneender hhv. flyvepladser eller begge.

(18) Indsæt den pågældende kombination af skrog eller motor.

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

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

(21) Indsæt listen over EFB-applikationer af type B sammen med henvisningen til EFB-hardwaren (for bærbare EFB'er). Denne liste er enten anført i operationsspecifikationerne eller driftshåndbogen. I sidstnævnte tilfælde henvises der i de tilhørende operationsspecifikationer til den pågældende side i driftshåndbogen.

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

(23) Andre godkendelser eller data må angives her. Anvend én linje (eller én blok med flere linjer) pr. godkendelse (f.eks. kortbaneoperationer, operationer med stejl indflyvning, reduceret påkrævet landingsdistance, helikopteroperationer til eller fra sted af almen interesse, helikopteroperationer over et hostile environment beliggende uden for et bymæssigt område, helikopteroperationer uden mulighed for sikker nødlanding, operationer med øgede krængningsvinkler, maksimal afstand fra egnet flyveplads for tomotorede flyvemaskiner uden ETOPS-godkendelse).
EASA-formular 139, 6. udgave.»

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

a) Punkt ORO.GEN.310, litra f), nr. 3), affattes således:

- »3) at enhver fejl eller teknisk funktionsfejl, der opstår, mens luftfartøjet er under operatørens operationelle kontrol, indberettes til den organisation, som er omhandlet i litra d)«

b) Punkt ORO.SEC.100 affattes således:

»ORO.SEC.100 Luftfartssikkerhed i cockpittet — flyvemaskiner

- a) I flyvemaskiner, som er udstyret med en sikkerhedsdør til cockpittet, skal denne dør kunne låses, og kabinebesætningen skal gives mulighed for at informere flyvebesætningen i tilfælde af mistænkelig aktivitet eller brud på sikkerheden i kabinen.
 - b) Alle flyvemaskiner til erhvervsmæssig passagerbefordring, som har passagerer om bord, skal være udstyret med en godkendt cockpitsikkerhedsdør, der kan låses og låses op fra begge pilotpladser og er konstrueret således, at den opfylder de gældende luftdygtighedskrav, i det omfang sådanne flyvemaskiner hører ind under en af følgende kategorier:
 - 1) flyvemaskiner med en MCTOM på over 54 500 kg
 - 2) flyvemaskiner med en MCTOM på over 45 500 kg og en MOPSC på flere end 19 sæder eller
 - 3) flyvemaskiner med en MOPSC på flere end 60 sæder.
 - c) I alle flyvemaskiner, som er udstyret med en cockpitsikkerhedsdør i overensstemmelse med litra b), gælder følgende:
 - 1) Denne dør skal være lukket før motorstart i forbindelse med start og skal låses, når det kræves i henhold til sikkerhedsprocedurer eller af luftfartøjschefen, indtil motoren lukkes ned efter landing, dog ikke når det skønnes nødvendigt for autoriseret personale at komme ind eller ud i overensstemmelse med det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart.
 - 2) Der skal fra hver af pilotpladserne være mulighed for at overvåge området uden for cockpittet, i den udstrækning det er nødvendigt for at kunne identificere personer, som anmoder om at få adgang til cockpittet, og for at kunne afsløre mistænkelig adfærd eller potentielle trusler.«
- 4) I bilag IV (del-CAT) foretages følgende ændringer:
- a) Punkt CAT.GEN.MPA.195 affattes således:

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

- a) Efter et havari, en alvorlig hændelse eller en begivenhed, som den efterforskende myndighed har udpeget, skal luftfartøjsoperatøren opbevare de originale rekorderede data fra flyverekordere i en periode på 60 dage, eller indtil den efterforskende myndighed giver anden anvisning.
- b) Operatøren skal gennemføre operationel kontrol og evaluering af rekorderingerne for at sikre, at de flyverekordere, som skal medbringes i henhold til denne forordning, fortsat fungerer.
- c) Operatøren skal sikre, at rekorderingerne af flyveparametre og datalink-kommunikation, der skal rekorderes i flyverekordere, opbevares. Dog gælder det, at op til en time af de ældste rekorderede oplysninger på afprøvningstidspunktet må slettes med henblik på afprøvning og vedligeholdelse af disse flyverekordere.
- d) Operatøren skal opbevare og vedligeholde ajourført dokumentation, som indeholder de oplysninger, der er nødvendige for at kunne konvertere rå flyvedata til flyveparametre udtrykt i tekniske enheder.
- e) Operatøren skal fremlægge alle opbevarede flyvedatarekorderinger, hvis den kompetente myndighed anmoder herom.
- f) Uden at dette berører Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 og forordning (EU) 2016/679 (*), gælder følgende:
 - 1) Medmindre det drejer sig om at sikre, at flyverekorderen fungerer, må akustiske rekorderinger fra en flyverekorder ikke videregives eller anvendes, undtagen hvis alle følgende betingelser er opfyldt:
 - i) der er tilrettelagt en procedure for håndtering og transskription af sådanne akustiske rekorderinger

- ii) alle berørte medlemmer af besætningen og vedligeholdelsespersonalet har på forhånd givet deres samtykke
 - iii) sådanne akustiske rekorderinger anvendes kun til opretholdelse eller forbedring af sikkerheden.
- 1a) Ved kontrol af akustiske rekorderinger fra en flyverekorder med henblik på at sikre, at flyverekorderen fungerer, skal operatøren beskytte disse akustiske rekorderinger mod brud på privatlivets fred og sikre, at de ikke videregives eller anvendes til andre formål end at sikre, at flyverekorderen fungerer.
- 2) Flyveparametre eller datalink-kommunikation, der rekorderes af en flyverekorder, må ikke bruges til andre formål end undersøgelser af et havari eller en indberetningspligtig hændelse, medmindre sådanne rekorderinger opfylder en eller flere af følgende betingelser:
- i) de anvendes udelukkende af operatøren til luftdygtigheds- eller vedligeholdelsesformål
 - ii) de anonymiseres
 - iii) de videregives under anvendelse af sikre procedurer.
- 3) Medmindre det drejer sig om at sikre, at flyverekorderen fungerer, må billeder af cockpittet, som rekorderes af en flyverekorder, ikke videregives eller anvendes, undtagen hvis alle følgende betingelser er opfyldt:
- i) der er tilrettelagt en procedure for håndtering af sådanne visuelle rekorderinger
 - ii) alle berørte medlemmer af besætningen og vedligeholdelsespersonalet har på forhånd givet deres samtykke
 - iii) sådanne visuelle rekorderinger anvendes kun til opretholdelse eller forbedring af sikkerheden.
- 3a) Inspiceres billeder af cockpittet, som en flyverekorder har rekorderet, for at sikre, at flyverekorderen fungerer:
- i) må billeder af cockpittet ikke videregives eller anvendes til andre formål end at sikre, at flyverekorderen fungerer
 - ii) hvis besætningsmedlemmernes legemsdele sandsynligvis vil kunne ses på billederne, skal operatøren sikre, at disse billeder beskyttes mod brud på privatlivets fred.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).«

b) I punkt CAT.OP.MPA.140 foretages følgende ændringer:

— Litra a) affattes således:

- »a) Medmindre dette specifikt er godkendt af den kompetente myndighed i overensstemmelse med subpart F i bilag V (del-SPA), må operatøren ikke anvende tomotorede flyvemaskiner på en rute, som indeholder et punkt, der befinder sig længere fra en egnet flyveplads (under standardforhold i vindstille) end den relevante afstand for den givne flyvemaskinetype blandt følgende:
 - 1) for flyvemaskiner i præstationsklasse A med en maksimal passagersædekonfiguration for operation (MOPSC) på 20 sæder eller derover: den afstand, som flyves på 60 minutter ved den marchfart med én motor ude af drift, der er fastsat i overensstemmelse med litra b)
 - 2) for flyvemaskiner i præstationsklasse A med en MOPSC på 19 sæder eller derunder: den afstand, som flyves på 120 minutter, eller, hvis det er godkendt af myndigheden, på op til 180 minutter for turbojetflyvemaskiner, ved den marchfart med én motor ude af drift, der er fastsat i overensstemmelse med litra b)
 - 3) for flyvemaskiner i præstationsklasse B eller C den korteste af følgende:
 - i) den afstand, som flyves på 120 minutter ved den marchfart med én motor ude af drift, der er fastsat i overensstemmelse med litra b)
 - ii) 300 NM.«

— Litra d) affattes således:

- »d) For at opnå den godkendelse, der er nævnt i litra a), nr. 2), skal operatøren godtgøre, at:
 - 1) der er fastlagt procedurer for flyveplanlægning og afsendelse af luftfartøjet

- 2) specifikke vedligeholdelsesinstrukser og -procedurer er etableret og angivet i operatørens vedligeholdelsesprogram for luftfartøjet for at sikre det tilsigtede niveau for flyvemaskinen, herunder dens motorer, med hensyn til vedvarende luftdygtighed og pålidelighed i overensstemmelse med bilag I (del-M) til forordning (EU) nr. 1321/2014, herunder:
- i) et program for forbruget af motorolie
 - ii) et program for overvågning af motorens tilstand.»
- c) Punkt CAT.OP.MPA.300 affattes således:

»CAT.OP.MPA.300 Indflyvnings- og landingsprocedurer — flyvemaskiner

Før en indflyvning til landing påbegyndes, skal luftfartøjschefen:

- a) sikre sig, at vejret på flyvepladsen og tilstanden af den bane, der påregnes anvendt, ikke ifølge de oplysninger, den pågældende har til rådighed, er til hinder for sikker indflyvning, landing eller afbrudt indflyvning ud fra de oplysninger om præstation, der er indeholdt i driftshåndbogen
 - b) foretage en vurdering af landingsdistancen i overensstemmelse med punkt CAT.OP.MPA.303.»
- d) Følgende indsættes som punkt CAT.OP.MPA.301:

»CAT.OP.MPA.301 Indflyvnings- og landingsprocedurer — helikoptere

Før indflyvning til landing påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig, at vejret på flyvepladsen og tilstanden på det slutindflyvnings- og startområde (FATO), der påregnes anvendt, ikke ifølge de oplysninger, den pågældende har til rådighed, er til hinder for sikker indflyvning, landing eller afbrudt indflyvning ud fra de oplysninger om præstation, der er indeholdt i driftshåndbogen.»

- e) Følgende indsættes som punkt CAT.OP.MPA.303:

»CAT.OP.MPA.303 Kontrol under flyvningen af landingsdistancen på ankomsttidspunktet — flyvemaskiner

- a) Indflyvning til landing må ikke fortsættes, medmindre den landingsdistance, der er til rådighed (LDA) på den planlagte bane, er mindst 115 % af landingsdistancen på det forventede landingstidspunkt bestemt i overensstemmelse med de oplysninger om præstation, der ligger til grund for vurderingen af landingsdistancen på ankomsttidspunktet (LDTA), og indflyvningen til landing udføres med flyvemaskiner i præstationsklasse A, der er certificeret i henhold til en af følgende certificeringsspecifikationer som anført i typecertifikatet:
 - 1) CS-25 eller tilsvarende
 - 2) CS-23 på niveau 4 med præstationsniveau »høj hastighed« eller tilsvarende.
- b) For andre flyvemaskiner i præstationsklasse A end dem, der er nævnt i litra a), må indflyvning til landing ikke fortsættes, medmindre der er tale om en af følgende situationer:
 - 1) LDA på den planlagte bane er mindst 115 % af landingsdistancen på det forventede landingstidspunkt bestemt i overensstemmelse med de oplysninger om præstation, der ligger til grund for vurderingen af LDTA
 - 2) foreligger der ingen oplysninger om præstation med henblik på vurderingen af LDTA, skal LDA på den planlagte bane på det forventede landingstidspunkt mindst være den påkrævede landingsdistance, der er fastsat i overensstemmelse med punkt CAT.POL.A.230 eller CAT.POL.A.235, alt efter hvad der er relevant.
- c) For flyvemaskiner i præstationsklasse B må indflyvning til landing ikke fortsættes, medmindre der er tale om en af følgende situationer:
 - 1) LDA på den planlagte bane er mindst 115 % af landingsdistancen på det forventede landingstidspunkt bestemt i overensstemmelse med de oplysninger om præstation, der ligger til grund for vurderingen af LDTA
 - 2) foreligger der ingen oplysninger om præstation med henblik på vurderingen af LDTA, skal LDA på den planlagte bane på det forventede landingstidspunkt mindst være den påkrævede landingsdistance, der er fastsat i overensstemmelse med punkt CAT.POL.A.330 eller CAT.POL.A.335, alt efter hvad der er relevant.

- d) For flyvemaskiner i præstationsklasse C må indflyvning til landing ikke fortsættes, medmindre der er tale om en af følgende situationer:
- 1) LDA på den planlagte bane er mindst 115 % af landingsdistancen på det forventede landingstidspunkt bestemt i overensstemmelse med de oplysninger om præstation, der ligger til grund for vurderingen af LDТА
 - 2) foreligger der ingen oplysninger om præstation med henblik på vurderingen af LDТА, skal LDA på den planlagte bane på det forventede landingstidspunkt mindst være den påkrævede landingsdistance, der er fastsat i overensstemmelse med punkt CAT.POL.A.430 eller CAT.POL.A.435, alt efter hvad der er relevant.
- e) Oplysninger om præstation med henblik på vurderingen af LDТА skal bygge på godkendte data, der er indeholdt i flyvehåndbogen. Er de godkendte data, der er indeholdt i flyvehåndbogen, utilstrækkelige til at vurdere LDТА, skal de suppleres af andre data, som enten bestemmes i overensstemmelse med gældende certificeringsstandarder for flyvemaskiner eller bestemmes i tråd med de acceptable måder for overensstemmelse, som udstedes af agenturet.
- f) Operatøren angiver i driftshåndbogen oplysningerne om præstation med henblik på vurderingen af LDТА og de antagelser, der lægges til grund for udarbejdelsen heraf, herunder andre data, der ifølge litra e) må anvendes som supplement til dem, der er indeholdt i flyvehåndbogen.«
- f) Følgende indsættes som punkt CAT.OP.MPA.311:

»CAT.OP.MPA.311 Rapportering om bremsevirkning på banen

Hvis den oplevede bremsevirkning på banen i landingsafløbet ikke lever op til den, som flyvepladsoperatøren rapporterede i banens tilstandsrapport (RCR), skal luftfartøjschefen underrette luftrafiktjenesten (ATS) ved hjælp af en særlig luftrapport (AIREP) så hurtigt som muligt.«

- g) Punkt CAT.POL.A.105, litra d), affattes således:
- »d) Operatøren skal tage hensyn til navigationskortenes nøjagtighed ved vurderingen af, om startkravene i det relevante kapitel er opfyldt.«
- h) Punkt CAT.POL.A.105, litra e), udgår
- i) Punkt CAT.POL.A.215, litra b), c) og d), affattes således:
- »b) En route-nettoflyvevejens gradient skal være positiv ved mindst 1 000 ft over alt terræn og alle hindringer langs ruten inden for 9,3 km (5 NM) på begge sider af den planlagte beholdne kurs.
- c) En route-nettoflyvevej skal tillade, at flyvemaskinen fortsætter flyvningen fra marchhøjden til en flyveplads, hvor der kan udføres en landing i overensstemmelse med punkt CAT.POL.A.230 eller CAT.POL.A.235, afhængigt af hvad der er relevant. En route-nettoflyvevej skal vertikalt gå fri af alt terræn og alle hindringer langs ruten med mindst 2 000 ft inden for 9,3 km (5 NM) på begge sider af den planlagte beholdne kurs, idet der tages hensyn til følgende elementer:
- 1) motoren antages at svigte på det mest kritiske punkt langs ruten
 - 2) vindens indvirkning på flyvevejen tages i betragtning
 - 3) brændstofudtømmning under flyvning er tilladt i et omfang, der er i overensstemmelse med behovet for at nå frem til den flyveplads, hvor flyvemaskinen antages at lande efter motorfejl, med de påkrævede brændstofreserver i henhold til punkt CAT.OP.MPA.150, som er relevant for en alternativ flyveplads, hvis en sikker procedure anvendes
 - 4) den flyveplads, hvor flyvemaskinen antages at lande efter motorfejl, skal opfylde følgende kriterier:
 - i) præstationskravene for den forventede landingsmasse skal opfyldes
 - ii) vejrrapporter eller -udsigter samt rapporter om banens tilstand skal indikere, at en sikker landing kan fuldføres på det forventede landingstidspunkt
 - 5) indeholder flyvehåndbogen ingen en route-nettoflyvevejsdata, reduceres en route-bruttoflyvevejen med en stigegradient på 1,1 % for tomotorede flyvemaskiner, 1,4 % for tremotorede flyvemaskiner og 1,6 % for firemotorede flyvemaskiner.
- d) Operatøren skal øge breddemargenerne, jf. litra b) og c), til 18,5 km (10 NM), såfremt navigationsnøjagtigheden ikke som minimum overholder navigationsspecifikationen RNAV 5.«

j) Punkt CAT.POLA.220 affattes således:

»CAT.POLA.220 En route — flyvemaskiner med tre eller flere motorer, hvoraf to er ude af drift

- a) En flyvemaskine med tre eller flere motorer må ikke på noget punkt langs den planlagte beholdne kurs være længere væk end 90 minutter — beregnet ved alle motorer i drift ved marcheft eller -tryk, alt efter hvad der er relevant, og standardtemperatur i vindstille — fra en flyveplads, hvor de krav i punkt CAT.POLA.230 eller CAT.POLA.235, litra a), som finder anvendelse på den forventede landingsmasse, opfyldes, medmindre nærværende punkts litra b)-f) er overholdt.
- b) Dataene for nettoflyvevejen under flyvning med to motorer ude af drift skal tillade flyvemaskinen at fortsætte flyvningen under de forventede vejrforhold fra det punkt, hvor to motorer antages at svigte samtidigt, til en flyveplads, hvor det er muligt at lande og standse fuldstændigt ved anvendelse af den foreskrevne procedure for en landing med to motorer ude af drift. En route-nettoflyvevejen skal vertikalt gå fri af alt terræn og alle hindringer langs ruten med mindst 2 000 ft inden for 9,3 km (5 NM) på begge sider af den planlagte beholdne kurs. Ved højder og under vejrforhold, som kræver brug af afisningssystemer, skal der tages hensyn til den virkning, som brugen af disse har på en route-nettoflyvevejen. Hvis navigationsnøjagtigheden ikke som minimum overholder navigationsspecifikationen RNAV 5, skal operatøren øge den foreskrevne breddemargen, der er fastsat i andet punktum, til 18,5 km (10 NM).
- c) De to motorer antages at svigte på det mest kritiske punkt af den del af ruten, hvor flyvemaskinen opereres mere end 90 minutter — beregnet ved alle motorer i drift ved marcheft eller -tryk, alt efter hvad der er relevant, og standardtemperatur i vindstille — fra en flyveplads som omhandlet i litra a).
- d) Nettoflyvevejen skal have en positiv gradient ved 1 500 ft over den flyveplads, hvor landingen antages at blive udført, efter at to motorer har svigtet.
- e) Brændstofudtømning under flyvning er tilladt, hvis det er i overensstemmelse med behovet for at nå frem til flyvepladsen med de påkrævede brændstofreserver som nævnt i litra f), og såfremt der anvendes en sikker procedure.
- f) Flyvemaskinens forventede masse på det tidspunkt, hvor de to motorer antages at svigte, må ikke være lavere end den masse, der ville omfatte tilstrækkeligt brændstof til at fortsætte til en flyveplads, hvor landingen antages udført, og til at ankomme til den pågældende flyveplads i mindst 450 m (1 500 ft) direkte over landingsområdet og derefter til at flyve i 15 minutter ved marcheft eller -tryk, alt efter hvad der er relevant.«

k) Punkt CAT.POLA.230 affattes således:

»CAT.POLA.230 Landing — tørre baner

- a) Den landingsmasse, der er fastsat for flyvemaskinen i overensstemmelse med punkt CAT.POLA.105, litra a), på det forventede landingstidspunkt på ankomstflyvepladsen eller på en given alternativ flyveplads, skal muliggøre landing med fuldstændig standsning fra 50 ft over tærsklen:
 - 1) for flyvemaskiner med turbojetmotorer: inden for 60 % af den landingsdistance, der er til rådighed
 - 2) for flyvemaskiner med turbopropmotorer: inden for 70 % af den landingsdistance, der er til rådighed;
 - 3) uanset litra a), nr. 1) og 2), for flyvemaskiner, som er godkendt til operationer med reduceret landingsdistance i henhold til punkt CAT.POLA.255: inden for 80 % af den landingsdistance, der er til rådighed.
- b) Ved operationer med stejl indflyvning skal operatøren anvende landingsdistancedata, der er multipliceret i overensstemmelse med litra a), nr. 1) eller 2), alt efter hvad der er relevant, på grundlag af en screenhøjde på under 60 ft, men ikke under 35 ft, og overholde punkt CAT.POLA.245.
- c) Ved kortbaneoperationer skal operatøren anvende landingsdistancedata, der er multipliceret i overensstemmelse med ovenstående litra a), nr. 1) eller 2), alt efter hvad der er relevant, og overholde CAT.POLA.250.
- d) Ved fastsættelse af landingsmasse skal operatøren tage følgende i betragtning:
 - 1) ikke over 50 % af modvindskomponenten eller ikke under 150 % af medvindskomponenten
 - 2) rettelser som angivet i flyvehåndbogen.

- e) Ved afsendelse af flyvemaskinen skal den enten:
- 1) lande på den gunstigste bane i vindstille
 - 2) lande på den bane, der med størst sandsynlighed vil blive anvist i betragtning af den forventede vindhastighed og -retning, flyvemaskinens ground handling-egenskaber og diverse andre forhold såsom landingshjælpemidler og terræn.
- f) Hvis operatøren er ude af stand til at overholde litra e), nr. 2), for ankomstflyvepladsen, må flyvemaskinen kun afsendes, såfremt der angives en alternativ flyveplads, som muliggør fuld overholdelse af følgende:
- 1) litra a)-d), hvis banen på det forventede ankomsttidspunkt er tør
 - 2) punkt CAT.POLA.235, litra a)-d), hvis banen på det forventede ankomsttidspunkt er våd eller kontamineret.«
- l) Punkt CAT.POLA.235 affattes således:

»CAT.POLA.235 Landing — våde og kontaminede baner

- a) Når det fremgår af de relevante vejrrapporter eller -udsigter, eller begge, at banen på det forventede ankomsttidspunkt kan være våd, skal LDA være en af følgende distancer:
- 1) en landingsdistance, som er angivet i flyvehåndbogen, og som anvendes på baner, der er våde på afsendelsestidspunktet, dog ikke kortere end den distance, der kræves i henhold til punkt CAT.POLA.230, litra a), nr. 1) eller 2), alt efter hvad der er relevant
 - 2) indeholder flyvehåndbogen ikke en landingsdistance, som anvendes på baner, der er våde på afsendelsestidspunktet: mindst 115 % af den påkrævede landingsdistance, som er fastsat i overensstemmelse med punkt CAT.POLA.230, litra a), nr. 1) eller 2), alt efter hvad der er relevant
 - 3) en landingsdistance, der er kortere end den distance, der kræves i henhold til litra a), nr. 2), dog ikke kortere end den, der kræves i henhold til punkt CAT.POLA.230, litra a), nr. 1) eller 2), alt efter hvad der er relevant, hvis banen har en specifik friktionsforbedring, og flyvehåndbogen indeholder specifikke supplerende oplysninger om landingsdistance på den pågældende banetype
 - 4) uanset litra a), nr. 1), 2) og 3), for flyvemaskiner, som er godkendt til operationer med reduceret landingsdistance i henhold til punkt CAT.POLA.255: den landingsdistance, der er fastsat i overensstemmelse med CAT.POLA.255, litra b), nr. 2), v), B).
- b) Når det fremgår af de relevante vejrrapporter eller -udsigter, at banen på det forventede ankomsttidspunkt kan være kontamineret, skal LDA være en af følgende distancer:
- 1) mindst den landingsdistance, som er fastsat i overensstemmelse med litra a), dog mindst 115 % af den landingsdistance, der er fastsat i overensstemmelse med godkendte data for landingsdistancer på kontaminede baner eller tilsvarende, afhængigt af hvilken der er størst
 - 2) på en særlig forberedt vinterbane en landingsdistance, som er kortere end den landingsdistance, der foreskrives i litra b), nr. 1), dog ikke kortere end den, som foreskrives i litra a), hvis flyvehåndbogen indeholder specifikke supplerende oplysninger om landingsdistancer på kontaminede baner. Denne landingsdistance skal være mindst 115 % af den landingsdistance, der er angivet i flyvehåndbogen.
- c) Uanset litra b) er det ikke nødvendigt at anvende forhøjelsen på 15 %, hvis den allerede indgår i de godkendte landingsdistancedata eller tilsvarende.
- d) For litra a) og b) finder kriterierne i punkt CAT.POLA.230, litra b), c) og d), tilsvarende anvendelse.
- e) Ved afsendelse af flyvemaskinen skal den enten:
- 1) lande på den gunstigste bane i vindstille
 - 2) lande på den bane, der med størst sandsynlighed vil blive anvist i betragtning af den forventede vindhastighed og -retning, flyvemaskinens ground handling-egenskaber og diverse andre forhold såsom landingshjælpemidler og terræn.
- f) Hvis operatøren er ude af stand til at overholde ovenstående litra e), nr. 1), for en ankomstflyveplads, hvor det af de relevante vejrrapporter eller -udsigter fremgår, at banen på det forventede ankomsttidspunkt kan være kontamineret, og hvor landingen afhænger af en bestemt vindkomponent, må flyvemaskinen kun afsendes, hvis der angives to alternative flyvepladser.

- g) Hvis operatøren er ude af stand til at overholde ovenstående litra e), nr. 2), for den ankomstflyveplads, hvor det af de relevante vejrrapporter eller -udsigter fremgår, at banen på det forventede ankomsttidspunkt kan være våd eller kontamineret, må flyvemaskinen kun afsendes, hvis der angives en alternativ flyveplads.
- h) For så vidt angår litra f) og g) skal den eller de udpegede alternative flyveplads(er) gøre det muligt at overholde et af følgende:
- 1) punkt CAT.POL.A.230, litra a)-d), hvis banen på det forventede ankomsttidspunkt er tør
 - 2) punkt CAT.POL.A.235, litra a)-d), hvis banen på det forventede ankomsttidspunkt er våd eller kontamineret.«
- m) I punkt CAT.POL.A.250, litra b), indsættes følgende nr. 11a):
- »11a) Operationer med reduceret påkrævet landingsdistance i overensstemmelse med CAT.POL.A.255 forbydes.«
- n) Følgende indsættes som punkt CAT.POL.A.255:

»CAT.POL.A.255 Godkendelse af operationer med reduceret påkrævet landingsdistance

- a) En flyvemaskineoperatør må gennemføre landingsoperationer inden for 80 % af den landingsdistance, der er til rådighed, hvis følgende betingelser er opfyldt:
- 1) flyvemaskinen har en MOPSC på 19 sæder eller derunder
 - 2) flyvehåndbogen indeholder en erklæring om, at flyvemaskinen kan komme i betragtning til en reduceret påkrævet landingsdistance
 - 3) flyvemaskinen anvendes til chartrede efterspørgselsstyrede erhvervsmæssige lufttransportoperationer
 - 4) flyvemaskinens landingsmasse muliggør en landing med fuldstændig standsning inden for denne reducerede landingsdistance
 - 5) operatøren har opnået den kompetente myndigheds forhåndsgodkendelse.
- b) For at opnå den godkendelse, der er nævnt i litra a), nr. 5), skal operatøren godtgøre, at der er tale om én af følgende omstændigheder:
- 1) der er foretaget en risikovurdering med henblik på at påvise, at der er opnået et sikkerhedsniveau svarende til det, som søges opnået med punkt CAT.POL.A.230, litra a), nr. 1) eller 2), alt efter hvad der er relevant
 - 2) følgende betingelser er opfyldt:
 - i) der nedlægges forbud mod særlige indflyvningsprocedurer, f.eks. stejle indflyvninger, planlagte screenhøjder på over 60 ft eller under 35 ft, operationer med lav sigtbarhed, indflyvninger uden for rammerne af kriterier for stabilised approach, der er godkendt i henhold til punkt CAT.OP.MPA.115, litra a)
 - ii) kortbaneoperationer i overensstemmelse med punkt CAT.POL.A.250 forbydes
 - iii) landing på kontaminerede baner forbydes
 - iv) en passende procedure for uddannelse, kontrol og overvågning af flyvebesætningen er indført
 - v) operatøren har oprettet et ALAP (aerodrome landing analysis programme) for at sikre overholdelsen af følgende betingelser:
 - A) der er ikke udsigt til medvind på det forventede ankomsttidspunkt
 - B) hvis banen forventes at være våd på det forventede ankomsttidspunkt, skal landingsdistancen ved afsendelse enten fastsættes i overensstemmelse med CAT.OP.MPA.303, litra a) eller b), alt efter hvad der er relevant, eller være 115 % af den landingsdistance, der er fastsat for tørre baner, alt efter hvad der er længst
 - C) der er ikke udsigt til kontaminerede baner på det forventede ankomsttidspunkt
 - D) der er ikke udsigt til dårlige vejrforhold på det forventede ankomsttidspunkt
 - vi) alt udstyr, der påvirker landingspræstationen, er operativt, før flyvningen påbegyndes

- vii) flyvebesætningen består af mindst to kvalificerede og uddannede piloter, som har rutine i operationer med reduceret påkrævet landingsdistance
 - viii) på baggrund af vejrforholdene for den planlagte flyvning træffer luftfartøjschefen den endelige beslutning om at gennemføre operationer med reduceret påkrævet landingsdistance og kan beslutte ikke at gøre dette, hvis sikkerhedshensyn efter vedkommendes opfattelse gør sig gældende
 - ix) andre forhold på flyvepladsen, hvis dette er specificeret af den kompetente myndighed, der har certificeret flyvepladsen, idet der tages hensyn til orografiske karakteristika i indflyvningsområdet, indflyvningshjælpemidler til rådighed og ud fra overvejelser vedrørende afbrudt indflyvning/landing.«
- o) Punkt CAT.POLA.330 affattes således:

»CAT.POLA.330 Landing — tørre baner

- a) Den landingsmasse, der er fastsat for flyvemaskinen i overensstemmelse med punkt CAT.POLA.105, litra a), på det forventede landingstidspunkt på ankomstflyvepladsen eller på en given alternativ flyveplads, skal muliggøre landing med fuldstændig standsning fra 50 ft over tærsklen inden for 70 % af den landingsdistance, der er til rådighed.
 - b) Uanset litra a), og hvis punkt CAT.POLA.355 er opfyldt, skal den landingsmasse, der er fastsat for flyvemaskinen i overensstemmelse med punkt CAT.POLA.105, litra a), på det forventede landingstidspunkt på ankomstflyvepladsen, muliggøre landing med fuldstændig standsning fra 50 ft over tærsklen inden for 80 % af den landingsdistance, der er til rådighed.
 - c) Ved fastsættelse af landingsmasse skal operatøren tage følgende i betragtning:
 - 1) flyvepladsens højde over havoverfladen
 - 2) ikke over 50 % af modvindskomponenten eller ikke under 150 % af medvindskomponenten
 - 3) banens overfladetype
 - 4) banens hældning i landingsretningen.
 - d) Ved operationer med stejl indflyvning skal operatøren anvende landingsdistancedata, der er multipliceret i overensstemmelse med ovenstående litra a), på grundlag af en screenhøjde på under 60 ft, men ikke under 35 ft, og overholde punkt CAT.POLA.345.
 - e) Ved kortbaneoperationer skal operatøren anvende landingsdistancedata, der er multipliceret i overensstemmelse med ovenstående litra a), og overholde punkt CAT.POLA.350.
 - f) Ved afsendelse af flyvemaskinen skal den enten:
 - 1) lande på den gunstigste bane i vindstille
 - 2) lande på den bane, der med størst sandsynlighed vil blive anvist i betragtning af den forventede vindhastighed og -retning, flyvemaskinens ground handling-egenskaber og diverse andre forhold såsom landingshjælpemidler og terræn.
 - g) Hvis operatøren er ude af stand til at overholde ovenstående litra f), nr. 2), for ankomstflyvepladsen, må flyvemaskinen kun afsendes, såfremt der angives en alternativ flyveplads, som muliggør fuld overholdelse af litra a) til f).«
- p) Punkt CAT.POLA.335 affattes således:

»CAT.POLA.335 Landing — våde og kontaminerede baner

- a) Når det fremgår af de relevante vejrrapporter eller -udsigter, at banen på det forventede ankomsttidspunkt kan være våd, skal LDA være en af følgende distancer:
 - 1) en landingsdistance, som er angivet i flyvehåndbogen, og som anvendes på baner, der er våde på afsendelsestidspunktet, dog ikke kortere end den distance, der kræves i henhold til punkt CAT.POLA.330
 - 2) indeholder flyvehåndbogen ikke en landingsdistance, som anvendes på baner, der er våde på afsendelsestidspunktet: mindst 115 % af den påkrævede landingsdistance, som er fastsat i overensstemmelse med punkt CAT.POLA.330, litra a)

- 3) en landingsdistance, der er kortere end den distance, der kræves i henhold til litra a), nr. 2), dog ikke kortere end den, der kræves i henhold til punkt CAT.POL.A.330, litra a), alt efter hvad der er relevant, hvis banen har en specifik friktionsforbedring, og flyvehåndbogen indeholder specifikke supplerende oplysninger om landingsdistance på den pågældende banetype
 - 4) uanset litra a), nr. 1), 2) og 3), for flyvemaskiner, som er godkendt til operationer med reduceret landingsdistance i henhold til punkt CAT.POL.A.355: den landingsdistance, der er fastsat i overensstemmelse med CAT.POL.A.355, litra b), nr. 7), iii).
- b) Når de relevante vejrrapporter eller -udsigter viser, at banen på det forventede ankomsttidspunkt kan være kontamineret, må landingsdistancen ikke være større end LDA. Operatøren skal angive de landingsdistancedata, der skal anvendes, i driftshåndbogen.»
- q) Følgende indsættes som punkt CAT.POL.A.355:

»CAT.POL.A.355 Godkendelse af operationer med reduceret påkrævet landingsdistance

- a) Operationer, hvor flyvemaskinen har en landingsmasse, som muliggør en landing med fuldstændig standsning inden for 80 % af den landingsdistance, der er til rådighed (LDA), kræver den kompetente myndigheds forhåndsgodkendelse. En sådan godkendelse skal indhentes for hver bane, hvor der udføres operationer med reduceret påkrævet landingsdistance.
- b) Med henblik på at opnå den i litra a) omhandlede godkendelse gennemfører operatøren en risikovurdering for at påvise, at der er opnået et sikkerhedsniveau svarende til det, som søges opnået med punkt CAT.POL.A.330, litra a), og at mindst følgende betingelser er opfyldt:
 - 1) den stat, som flyvepladsen er beliggende i, har erklæret, at der er en almen interesse i og operationel nødvendighed af operationen enten på grund af flyvepladsens fjerne beliggenhed eller på grund af fysiske begrænsninger vedrørende forlængelse af banen
 - 2) kortbaneoperationer i overensstemmelse med punkt CAT.POL.A.350 og indflyvninger uden for rammerne af kriterier for stabilised approach, der er godkendt i henhold til punkt CAT.OP.MPA.115, litra a), forbydes
 - 3) landing på kontaminerede baner forbydes
 - 4) en specifik procedure for kontrol af sætningszonen er fastsat i driftshåndbogen og gennemført; denne procedure skal omfatte passende instrukser om overskydning og afbrudt landing, når landing i det fastsatte område ikke kan opnås
 - 5) et passende flyvepladsspecifikt uddannelses- og kontrolprogram for flyvebesætningen er indført
 - 6) flyvebesætningen er kvalificeret og har rutine i operationer med reduceret påkrævet landingsdistance på den pågældende flyveplads
 - 7) operatøren har oprettet et ALAP (aerodrome landing analysis programme) for at sikre overholdelsen af følgende betingelser:
 - i) der er ikke udsigt til medvind på det forventede ankomsttidspunkt
 - ii) hvis banen forventes at være våd på det forventede ankomsttidspunkt, skal landingsdistancen ved afsendelse enten fastsættes i overensstemmelse med CAT.OP.MPA.303, litra c), eller være 115 % af den landingsdistance, der er fastsat for tørre baner, alt efter hvad der er længst
 - iii) der er ikke udsigt til kontaminerede baner på det forventede ankomsttidspunkt
 - iv) der er ikke udsigt til dårlige vejrforhold på det forventede ankomsttidspunkt
 - 8) der er indført operationelle procedurer for at sikre, at:
 - i) alt udstyr, der påvirker landingspræstationen og landingsdistancen, er operativt, før flyvningen påbegyndes
 - ii) flyvebesætningen anvender hastighedsnedsættelsesanordninger korrekt
 - 9) specifikke vedligeholdelsesinstrukser og operationelle procedurer for flyvemaskinens hastighedsnedsættelsesanordninger er fastlagt for at øge disse systemers pålidelighed

- 10) slutindflyvning og landing udføres udelukkende under visuelle vejrforhold (VMC)
- 11) andre forhold på flyvepladsen, hvis dette er specificeret af den kompetente myndighed, der har certificeret flyvepladsen, idet der tages hensyn til orografiske karakteristika i indflyvningsområdet, indflyvningshjælpemidler til rådighed og ud fra overvejelser vedrørende afbrudt indflyvning/landing.«
- r) Punkt CAT.POL.A.415, litra d) og e), affattes således:
- »d) Breddemargenerne, jf. litra a), skal øges til 18,5 km (10 NM), såfremt navigationsnøjagtigheden ikke som minimum overholder navigationsspecifikationen RNAV 5.
- e) Brændstofudtømmning under flyvning er tilladt i et omfang, der er i overensstemmelse med behovet for at nå frem til den flyveplads, hvor flyvemaskinen antages at lande efter motorfejl, med de påkrævede brændstofreserver i henhold til punkt CAT.OP.MPA.150, som er relevant for en alternativ flyveplads, hvis en sikker procedure anvendes.«
- s) Punkt CAT.POL.A.420 affattes således:

»CAT.POL.A.420 En route — flyvemaskiner med tre eller flere motorer, hvoraf to er ude af drift

- a) En flyvemaskine med tre eller flere motorer må ikke på noget punkt langs den planlagte beholdne kurs være længere væk end 90 minutter — beregnet ved alle motorer i drift ved marcheft eller -tryk, alt efter hvad der er relevant, og standardtemperatur i vindstille — fra en flyveplads, hvor de krav i punkt CAT.POL.A.430, som finder anvendelse på den forventede landingsmasse, opfyldes, medmindre nærværende punkts litra b)-e) er overholdt.
- b) Den viste flyvevej med to motorer ude af drift skal tillade, at flyvemaskinen under de forventede vejrforhold og med hindringsfrihed inden for 9,3 km (5 NM) på hver side af den planlagte beholdne kurs med en vertikal afstand på mindst 2 000 ft fortsætter flyvningen til en flyveplads, hvor de præstationskrav, som gælder for den forventede landingsmasse, kan opfyldes.
- c) De to motorer antages at svigte på det mest kritiske punkt af den del af ruten, hvor flyvemaskinen opereres mere end 90 minutter — beregnet ved alle motorer i drift ved marcheft eller -tryk, alt efter hvad der er relevant, og standardtemperatur i vindstille — fra en flyveplads som omhandlet i litra a).
- d) Flyvemaskinens forventede masse på det tidspunkt, hvor de to motorer antages at svigte, må ikke være lavere end den masse, der ville omfatte tilstrækkeligt brændstof til at fortsætte til en flyveplads, hvor landingen antages udført, og til at ankomme til den pågældende flyveplads i mindst 450 m (1 500 ft) direkte over landingsområdet og derefter til at flyve i 15 minutter ved marcheft eller -tryk, alt efter hvad der er relevant.
- e) Den stighastighed, der er til rådighed for flyvemaskinen, skal være 150 ft pr. minut mindre end den angivne.
- f) Breddemargenerne, jf. litra b), skal øges til 18,5 km (10 NM), såfremt navigationsnøjagtigheden ikke som minimum overholder navigationsspecifikationen RNAV 5.
- g) Brændstofudtømmning under flyvning er tilladt, hvis det er i overensstemmelse med behovet for at nå frem til flyvepladsen med de påkrævede brændstofreserver i overensstemmelse med litra d), og såfremt der anvendes en sikker procedure.«
- t) Punkt CAT.POL.A.430, litra a), nr. 4), affattes således:
- »4) banens hældning i landingsretningen.«
- u) Punkt CAT.POL.A.435, litra a), affattes således:
- »a) Når det fremgår af de relevante vejrrapporter eller -udsigter, at banen på det forventede ankomsttidspunkt kan være våd, skal LDA være en af følgende distancer:
- 1) en landingsdistance, som er angivet i flyvehåndbogen, og som anvendes på baner, der er våde på afsendelsestidspunktet, dog ikke kortere end den distance, der kræves i henhold til punkt CAT.POL.A.430
 - 2) indeholder flyvehåndbogen ikke en landingsdistance, som anvendes på baner, der er våde på afsendelsestidspunktet; mindst 115 % af den påkrævede landingsdistance, som er fastsat i overensstemmelse med punkt CAT.POL.A.430.«
- v) I punkt CAT.IDE.A.185 tilføjes følgende litra i):
- »i) Flyvemaskiner med en MCTOM på over 27 000 kg, som for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 5. september 2022 eller senere, skal være udstyret med en alternativ strømforsyning, der automatisk forsyner CVR'en og cockpittets mikrofon, i tilfælde af at al anden strøm til CVR'en afbrydes.«

w) Følgende indsættes som punkt CAT.IDE.A.191:

»CAT.IDE.A.191 Let flyverekorder

- a) Turbinedrevne flyvemaskiner med en MCTOM på 2 250 kg eller derover og flyvemaskiner med en MOPSC på flere end 9 sæder skal være udstyret med en flyverekorder, hvis alle følgende betingelser er opfyldt:
- 1) de er ikke omfattet af punkt CAT.IDE.A.190, litra a)
 - 2) de har for første gang fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 5. september 2022 eller senere.
- b) Flyverekorderen skal ved hjælp af flyvedata eller billeder rekordere oplysninger, der er tilstrækkelige til at bestemme flyvevejen og luftfartøjets hastighed.
- c) Flyverekorderen skal kunne opbevare de flyvedata og billeder, der er rekorderet som minimum i de sidste 5 timer.
- d) Flyverekorderen skal automatisk begynde at rekordere, før flyvemaskinen er i stand til at bevæge sig ved egen kraft, og skal standse automatisk, efter at flyvemaskinen ikke længere er i stand til at bevæge sig ved egen kraft.
- e) Hvis flyverekorderen rekorderer billeder eller lyd fra cockpittet, skal der forefindes en funktion, som kan betjenes af luftfartøjschefen, og som ændrer billed- og lydrekorderinger, der er foretaget, før denne funktion aktiveres, således at disse rekorderinger ikke kan hentes ved hjælp af normal gengivelses- eller kopieringsteknik.«
- x) Punkt CAT.IDE.A.230, litra b), affattes således:
- »b) Iltmængden, jf. litra a), skal være tilstrækkelig til den resterende del af flyvningen efter trykfald i kabinen ved kabinetrykhøjder på over 8 000 ft, men ikke over 15 000 ft, til mindst 2 % af de befordrede passagerer, men i intet tilfælde til mindre end én person.«
- y) Punkt CAT.IDE.A.230, litra d), affattes således:
- »d) Førstehjælpsiltudstyret skal være i stand til at generere en massestrøm til hver person.«
- z) I punkt CAT.IDE.A.345 foretages følgende ændringer:
- i) Overskriften til punktet affattes således:

»CAT.IDE.A.345 Kommunikations-, navigations- og overvågningsudstyr til operationer i henhold til IFR eller VFR på ruter, som ikke flyves med reference til visuelle landmærker«

- ii) Punkt CAT.IDE.A.345, litra a), affattes således:
- »a) Flyvemaskiner, der flyves i henhold til IFR eller VFR på ruter, som ikke flyves med reference til visuelle landmærker, skal være udstyret med radiokommunikations-, navigations- og overvågningsudstyr i overensstemmelse med de gældende luftrumskrav.«
- aa) Følgende indsættes som punkt CAT.IDE.H.191:

»CAT.IDE.H.191 Let flyverekorder

- a) Turbinedrevne helikoptere med en MCTOM på 2 250 kg eller derover skal være udstyret med en flyverekorder, hvis alle følgende betingelser er opfyldt:
- 1) de er ikke omfattet af punkt CAT.IDE.H.190, litra a)
 - 2) de har for første gang fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 5. september 2022 eller senere.
- b) Flyverekorderen skal ved hjælp af flyvedata eller billeder rekordere oplysninger, der er tilstrækkelige til at bestemme flyvevejen og luftfartøjets hastighed.
- c) Flyverekorderen skal kunne opbevare de flyvedata og billeder, der er rekorderet som minimum i de sidste 5 timer.

- d) Flyverekorderen skal automatisk begynde at rekordere, før helikopteren er i stand til at bevæge sig ved egen kraft, og skal standse automatisk, efter at helikopteren ikke længere er i stand til at bevæge sig ved egen kraft.
- e) Hvis flyverekorderen rekorderer billeder eller lyd fra cockpittet, skal der forefindes en funktion, som kan betjenes af luftfartøjschefen, og som ændrer billed- og lydrekorderinger, der er foretaget, før denne funktion aktiveres, således at disse rekorderinger ikke kan hentes ved hjælp af normal gengivelses- eller kopieringsteknik.«

bb) I punkt CAT.IDE.H.345 foretages følgende ændringer:

- i) Overskriften til punktet affattes således:

»CAT.IDE.H.345 Kommunikations-, navigations- og overvågningsudstyr til operationer i henhold til IFR eller VFR på ruter, som ikke flyves med reference til visuelle landmærker«

- ii) Punkt CAT.IDE.H.345, litra a), affattes således:

»a) Helikoptere, der flyves i henhold til IFR eller VFR på ruter, som ikke flyves med reference til visuelle landmærker, skal være udstyret med radiokommunikations-, navigations- og overvågningsudstyr i overensstemmelse med de gældende luftrumskrav.«

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

- a) Punkt SPA.SET-IMC.105, litra b), affattes således:

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

- 1) et program for trendovervågning af motoren undtagen for flyvemaskiner, som for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis efter den 31. december 2004, og som har et automatisk trendovervågningssystem
- 2) en dokumentationsplan (reliability programme) for fremdriftssystemet og dertil knyttede systemer«

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

- a) Punkt NCC.GEN.101 affattes således:

»Godkendte uddannelsesorganisationer, der pålægges at holde sig i overensstemmelse med dette bilag, skal også være i overensstemmelse med:

- a) ORO.GEN.310, hvis dette er relevant, og
- b) ORO.MLR.105.«

- b) Punkt NCC.GEN.145 affattes således:

»NCC.GEN.145 Håndtering af flyvedatarekorderinger: opbevaring, fremlæggelse, beskyttelse og anvendelse

- a) Efter et havari, en alvorlig hændelse eller en begivenhed, som den efterforskende myndighed har udpeget, skal luftfartøjsoperatøren opbevare de originale rekorderede data fra flyverekordere i en periode på 60 dage, eller indtil den efterforskende myndighed giver anden anvisning.
- b) Operatøren skal gennemføre operationel kontrol og evaluering af rekorderingerne for at sikre, at de flyverekordere, som skal medbringes, fortsat fungerer.
- c) Operatøren skal sikre, at rekorderingerne af flyveparametre og datalink-kommunikation, der skal rekorderes i flyverekordere, opbevares. Dog gælder det, at op til en time af de ældste rekorderede oplysninger på afprøvningstidspunktet må slettes med henblik på afprøvning og vedligeholdelse af disse flyverekordere.
- d) Operatøren skal opbevare og vedligeholde ajourført dokumentation, som indeholder de oplysninger, der er nødvendige for at kunne konvertere rå flyvedata til flyveparametre udtrykt i tekniske enheder.

- e) Operatøren skal fremlægge alle opbevarede flyvedatarekordringer, hvis den kompetente myndighed anmoder herom.
- f) Medmindre andet fremgår af forordning (EU) nr. 996/2010 og forordning (EU) 2016/679:
- 1) Medmindre det drejer sig om at sikre, at flyverekorderen fungerer, må akustiske rekorderinger fra en flyverekorder ikke videregives eller anvendes, undtagen hvis alle følgende betingelser er opfyldt:
 - i) der er tilrettelagt en procedure for håndtering og transskription af sådanne akustiske rekorderinger
 - ii) alle berørte medlemmer af besætningen og vedligeholdelsespersonalet har på forhånd givet deres samtykke
 - iii) sådanne akustiske rekorderinger anvendes kun til opretholdelse eller forbedring af sikkerheden.
 - 1a) Ved kontrol af akustiske rekorderinger fra en flyverekorder med henblik på at sikre, at flyverekorderen fungerer, skal operatøren beskytte disse akustiske rekorderinger mod brud på privatlivets fred og sikre, at de ikke videregives eller anvendes til andre formål end at sikre, at flyverekorderen fungerer.
 - 2) Flyveparametre eller datalink-kommunikation, der rekorderes af en flyverekorder, må ikke bruges til andre formål end undersøgelser af et havari eller en indberetningspligtig hændelse, medmindre sådanne rekorderinger opfylder en eller flere af følgende betingelser:
 - i) de anvendes udelukkende af operatøren til luftdygtigheds- eller vedligeholdelsesformål
 - ii) de anonymiseres
 - iii) de videregives under anvendelse af sikre procedurer.
 - 3) Medmindre det drejer sig om at sikre, at flyverekorderen fungerer, må billeder af cockpittet, som rekorderes af en flyverekorder, ikke videregives eller anvendes, undtagen hvis alle følgende betingelser er opfyldt:
 - i) der er tilrettelagt en procedure for håndtering af sådanne visuelle rekorderinger
 - ii) alle berørte medlemmer af besætningen og vedligeholdelsespersonalet har på forhånd givet deres samtykke
 - iii) sådanne visuelle rekorderinger anvendes kun til opretholdelse eller forbedring af sikkerheden.
 - 3a) Inspiceres billeder af cockpittet, som en flyverekorder har rekorderet, for at sikre, at flyverekorderen fungerer:
 - i) må billeder af cockpittet ikke videregives eller anvendes til andre formål end at sikre, at flyverekorderen fungerer
 - ii) hvis besætningsmedlemmernes legemsdele sandsynligvis vil kunne ses på billederne, skal operatøren sikre, at disse billeder beskyttes mod brud på privatlivets fred.«
- c) Punkt NCC.OP.225 affattes således:

»NCC.OP.225 Indflyvnings- og landingsprocedurer — flyvemaskiner

Før indflyvning til landing påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig, at vejret på flyvepladsen eller det operationelle udgangspunkt og forholdene på den bane, der påregnes anvendt, ikke ifølge de tilgængelige oplysninger er til hinder for sikker indflyvning, landing eller afbrudt indflyvning.«

- d) Følgende indsættes som punkt NCC.OP.226:

»NCC.OP.226 Indflyvnings- og landingsprocedurer — helikoptere

Før indflyvning til landing påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig, at vejret på flyvepladsen eller det operationelle udgangspunkt og forholdene på det slutindflyvnings- og startområde (FATO), der påregnes anvendt, ikke ifølge de tilgængelige oplysninger er til hinder for sikker indflyvning, landing eller afbrudt indflyvning.«

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

a) Punkt NCO.OP.205 affattes således:

»NCO.OP.205 Indflyvnings- og landingsprocedurer — flyvemaskiner

Før indflyvning til landing påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig, at vejret på flyvepladsen eller det operationelle udgangspunkt og forholdene på den bane, der påregnes anvendt, ikke ifølge de tilgængelige oplysninger hindrer sikker indflyvning, landing eller afbrudt indflyvning.«

b) Følgende indsættes som punkt NCO.OP.206:

»NCO.OP.206 Indflyvnings- og landingsprocedurer — helikoptere

Før indflyvning til landing påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig, at vejret på flyvepladsen eller det operationelle udgangspunkt og forholdene på det slutindflyvnings- og startområde (FATO), der påregnes anvendt, ikke ifølge de tilgængelige oplysninger hindrer sikker indflyvning, landing eller afbrudt indflyvning.«

c) Punkt NCO.SPEC.MCF.105, litra a), affattes således:

»b) Uanset punkt NCO.GEN.105, litra a), nr. 4), i dette bilag kan der gennemføres en vedligeholdelseskontrol-flyvning med et luftfartøj, som er frigivet til tjeneste, uden at vedligeholdelsesarbejdet er færdiggjort, i henhold til punkt M.A.801, litra f), i bilag I (del-M), punkt 145.A.50, litra e), i bilag II (del-145) eller punkt ML.A.801, litra f), i bilag Vb (del-ML) til Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014.«

d) Punkt NCO.SPEC.MCF.130 affattes således:

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

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

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

a) Punkt SPO.GEN.140, litra A), nr. 10), affattes således:

»10) luftfartøjets tekniske logbog i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 1321/2014, hvis det er relevant«

b) Punkt SPO.GEN.145 affattes således:

»SPO.GEN.145 Håndtering af flyvedatarekorderinger: opbevaring, fremlæggelse, beskyttelse og anvendelse

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

b) Operatøren skal gennemføre operationel kontrol og evaluering af rekorderingerne for at sikre, at de flyverekordere, som skal medbringes, fortsat fungerer.

c) Operatøren skal sikre, at rekorderingerne af flyveparametre og datalink-kommunikation, der skal rekorderes i flyverekordere, opbevares. Dog gælder det, at op til en time af de ældste rekorderede oplysninger på afprøvningstidspunktet må slettes med henblik på afprøvning og vedligeholdelse af disse flyverekordere.

d) Operatøren skal opbevare og vedligeholde ajourført dokumentation, som indeholder de oplysninger, der er nødvendige for at kunne konvertere rå flyvedata til flyveparametre udtrykt i tekniske enheder.

e) Operatøren skal fremlægge alle opbevarede flyvedatarekorderinger, hvis den kompetente myndighed anmoder herom.

- f) Medmindre andet fremgår af forordning (EU) nr. 996/2010 og forordning (EU) 2016/679, og medmindre det drejer sig om at sikre, at flyverekorderen fungerer:
- 1) må akustiske rekorderinger fra en flyverekorder ikke videregives eller anvendes, undtagen hvis alle følgende betingelser er opfyldt:
 - i) der er tilrettelagt en procedure for håndtering og transskription af sådanne akustiske rekorderinger
 - ii) alle berørte medlemmer af besætningen og vedligeholdelsespersonalet har på forhånd givet deres samtykke
 - iii) sådanne akustiske rekorderinger anvendes kun til opretholdelse eller forbedring af sikkerheden.
 - 1a) Ved kontrol af akustiske rekorderinger fra en flyverekorder med henblik på at sikre, at flyverekorderen fungerer, skal operatøren beskytte disse akustiske rekorderinger mod brud på privatlivets fred og sikre, at de ikke videregives eller anvendes til andre formål end at sikre, at flyverekorderen fungerer.
 - 2) Flyveparametre eller datalink-kommunikation, der rekorderes af en flyverekorder, må ikke bruges til andre formål end undersøgelser af et havari eller en indberetningspligtig hændelse. Denne begrænsning finder ikke anvendelse, medmindre sådanne rekorderinger opfylder en af følgende betingelser:
 - i) de anvendes udelukkende af operatøren til luftdygtigheds- eller vedligeholdelsesformål
 - ii) de anonymiseres
 - iii) de videregives under anvendelse af sikre procedurer.
 - 3) Medmindre det drejer sig om at sikre, at flyverekorderen fungerer, må billeder af cockpittet, som rekorderes af en flyverekorder, ikke videregives eller anvendes, undtagen hvis alle følgende betingelser er opfyldt:
 - i) der er tilrettelagt en procedure for håndtering af sådanne visuelle rekorderinger
 - ii) alle berørte medlemmer af besætningen og vedligeholdelsespersonalet har på forhånd givet deres samtykke
 - iii) sådanne visuelle rekorderinger anvendes kun til opretholdelse eller forbedring af sikkerheden.
 - 3a) Inspiceres billeder af cockpittet, som en flyverekorder har rekorderet, for at sikre, at flyverekorderen fungerer:
 - i) må billeder af cockpittet ikke videregives eller anvendes til andre formål end at sikre, at flyverekorderen fungerer
 - ii) hvis besætningsmedlemmernes legemsdele sandsynligvis vil kunne ses på billederne, skal operatøren sikre, at disse billeder beskyttes mod brud på privatlivets fred.»
- c) Punkt SPO.OP.210 affattes således:

»SPO.OP.210 Indflyvnings- og landingsprocedurer — flyvemaskiner

Før indflyvning til landing påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig, at vejret på flyvepladsen eller det operationelle udgangspunkt og forholdene på den bane, der påregnes anvendt, ikke ifølge de tilgængelige oplysninger er til hinder for sikker indflyvning, landing eller afbrudt indflyvning.«

- d) Følgende indsættes som punkt SPO.OP.211:

»SPO.OP.211 Indflyvnings- og landingsprocedurer — helikoptere

Før indflyvning til landing påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig, at vejret på flyvepladsen eller det operationelle udgangspunkt og forholdene på det slutindflyvnings- og startområde (FATO), der påregnes anvendt, ikke ifølge de tilgængelige oplysninger er til hinder for sikker indflyvning, landing eller afbrudt indflyvning.«

- e) Følgende indsættes som punkt SPO.IDE.A.146:

»SPO.IDE.A.146 Let flyverekorder

- a) Turbinedrevne flyvemaskiner med en MCTOM på 2 250 kg eller derover og flyvemaskiner med en MOPSC på flere end 9 sæder skal være udstyret med en flyverekorder, hvis alle følgende betingelser er opfyldt:
 - 1) de er ikke omfattet af punkt SPO.IDE.A.145, litra a)

- 2) de anvendes til erhvervmæssige operationer
 - 3) de har for første gang fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 5. september 2022 eller senere.
 - b) Flyverekorderen skal ved hjælp af flyvedata eller billeder rekordere oplysninger, der er tilstrækkelige til at bestemme flyvevejen og luftfartøjets hastighed.
 - c) Flyverekorderen skal kunne opbevare de flyvedata og billeder, der er rekorderet som minimum i de sidste 5 timer.
 - d) Flyverekorderen skal automatisk begynde at rekordere, før flyvemaskinen er i stand til at bevæge sig ved egen kraft, og skal standse automatisk, efter at flyvemaskinen ikke længere er i stand til at bevæge sig ved egen kraft.
 - e) Hvis flyverekorderen rekorderer billeder eller lyd fra cockpittet, skal der forefindes en funktion, som kan betjenes af luftfartøjschefen, og som ændrer billed- og lydrekorderinger, der er foretaget, før denne funktion aktiveres, således at disse rekorderinger ikke kan hentes ved hjælp af normal gengivelses- eller kopieringsteknik.«
- f) Følgende indsættes som punkt SPO.IDE.H.146:

»SPO.IDE.H.146 Let flyverekorder

- a) Turbinedrevne helikoptere med en MCTOM på 2 250 kg eller derover skal være udstyret med en flyverekorder, hvis alle følgende betingelser er opfyldt:
 - 1) de er omfattet af punkt SPO.IDE.H.145, litra a)
 - 2) de anvendes til erhvervmæssige operationer
 - 3) de har for første gang fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 5. september 2022 eller senere.
 - b) Flyverekorderen skal ved hjælp af flyvedata eller billeder rekordere oplysninger, der er tilstrækkelige til at bestemme flyvevejen og luftfartøjets hastighed.
 - c) Flyverekorderen skal kunne opbevare de flyvedata og billeder, der er rekorderet som minimum i de sidste 5 timer.
 - d) Flyverekorderen skal automatisk begynde at rekordere, før helikopteren er i stand til at bevæge sig ved egen kraft, og skal standse automatisk, efter at helikopteren ikke længere er i stand til at bevæge sig ved egen kraft.
 - e) Hvis flyverekorderen rekorderer billeder eller lyd fra cockpittet, skal der forefindes en funktion, som kan betjenes af luftfartøjschefen, og som ændrer billed- og lydrekorderinger, der er foretaget, før denne funktion aktiveres, således at disse rekorderinger ikke kan hentes ved hjælp af normal gengivelses- eller kopieringsteknik.«
- g) Punkt SPO.SPE.MCF.100, litra a), affattes således:
- »a) »Niveau A«-vedligeholdelseskontrollflyvning for en flyvning, hvor procedurer for unormale situationer eller nødsituationer, som fastlagt i flyvehåndbogen, forventes taget i anvendelse, eller hvor en flyvning er påkrævet for at godtgøre, at et backupsystem eller andre sikkerhedsanordninger fungerer«.
-