

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2021/2237**af 15. december 2021****om ændring af forordning (EU) nr. 965/2012 for så vidt angår krav til operationer under alle vejrforhold og til træning og kontrol af flyvebesætning**

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 23, stk. 1, artikel 27, stk. 1, og artikel 31, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Luftfartsforetagender og personale, der er involveret i operation af luftfartøjer, samt nationale kompetente myndigheder bør opfylde de relevante væsentlige krav til flyveoperationer som fastsat i forordning (EU) 2018/1139.
- (2) I Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ⁽²⁾ fastsættes detaljerede bestemmelser for luftoperationer. De gældende bestemmelser for operationer under alle vejrforhold bør ajourføres for at sikre, at de afspejler de seneste teknologiske fremskridt for systemerne om bord og for bedste praksis på området for luftoperationer.
- (3) For at sikre et højt sikkerhedsniveau inden for civil luftfart i Unionen er det nødvendigt at tage højde for operationer under alle vejrforhold inden for alle relevante luftfartsområder, herunder indledende luftdygtighed, flyveoperationer, flyvebesætningscertifikater og flyvepladser, og tage hensyn til den globale erfaring på luftfartsområdet og de videnskabelige og tekniske fremskridt inden for flyveoperationer. De nye regler bør derfor forbedre harmoniseringen med United States Federal Aviation Administrations krav og i EU-retten i videst mulige omfang medtage de seneste ændringer af de standarder, der er vedtaget af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO), især ICAO bilag 6, del I (11. udgave), del II (10. udgave) og del III (9. udgave) vedrørende operationer under alle vejrforhold og terminologien for instrumentindflyvninger
- (4) Derudover bør sikre helikopteroperationer i henhold til instrumentflyvereglerne (IFR) muliggøres, herunder anvendelsen af Point-in-Space-indflyvninger og -udflyvninger. Indtil videre har helikopteroperationer hovedsagelig fundet sted i henhold til visuelle flyveregler, og de operationelle regler for helikoptere er blevet yderligere udviklet. Dog findes der i øjeblikket nye helikopterspecifikke Point-in-Space indflyvninger og -udflyvninger samt helikopterruter på lavt niveau, hvilket gør det muligt for helikopterne at flyve i henhold til IFR. De operationelle regler bør derfor ændres.
- (5) For at forbedre sikkerheden på en omkostningseffektiv måde bør der fastsættes nye træningskrav for specialoperationer (SPO), for operationer med flere piloter med helikoptere, for øget brug af simulatorer samt for flere forskellige begivenheder anvendt i træningen og kontrol i erhvervs-mæssig luftransport (CAT) med helikoptere.
- (6) De nye bestemmelser bør være præstations- og risikobaserede for at være modstandsdygtige over for en fortsat teknologisk udvikling. De bør ikke være afhængige af teknologi og kan tage højde for fremtidige forandringer, hvormed det undgås, at de bliver afhængige af bestemte teknologiske løsninger.

⁽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).

- (7) De nye bestemmelser bør give mulighed for effektivitetsgevinster baseret på teknologiske fremskridt og den operationelle brug af nye avancerede teknologier såsom flyvesynsforstærkende systemer (EFVS) samt anvendelsen af visse avancerede nye operationelle procedurer, som støtter operationer under alle vejrforhold. Brugen af innovative træningsværktøjer med henblik på træning og kontrol af flyvebesætningen bør også tilstræbes.
- (8) De nye bestemmelser om operationer under alle vejrforhold og træning og kontrol af flyvebesætningen bør bidrage til at skabe lige konkurrencevilkår for alle aktører på Unionens indre luftfartsmarked og forbedre konkurrenceevnen for Unionens luftfartsindustri.
- (9) Flyvepladsens operationelle minima bør så vidt muligt tilpasses mellem CAT-operationer, ikkeerhvervs mæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer (NCC'er) og specialoperationer (SPO'er). Kravene til operationer under alle vejrforhold for ikkeerhvervs mæssige operationer med andre luftfartøjer end komplekse motordrevne luftfartøjer (NCO'er) bør også forenkles for at tilskynde til brugen af instrumentflyveregler.
- (10) Baseret på operationel erfaring og i betragtning af operationernes natur og de lavere risici, der er forbundet hermed, bør visse lempelser af kravene til træning og kontrol af flyvebesætningen, som tidligere kun var tilgængelige for CAT, udvides til at omfatte SPO- og NCC-operationer. Operationel udvikling har vist, at det nødvendige sikkerhedsniveau kan opretholdes med mindre strenge og mere fleksible krav. Tilsvarende bør øget fleksibilitet i forbindelse med operationer med forskellige luftfartøjstyper eller -varianter stilles til rådighed for små helikopteroperatører. Små simple enmotorede helikoptertyper, der opfører sig på samme måde under normale forhold og i nødsituationer bør også drage fordel af nogle af de forenklinger, der i øjeblikket findes inden for en flyvemaskineklasserettighed.
- (11) Forordning (EU) nr. 965/2012 bør derfor ændres for fuldt ud at gennemføre de væsentlige krav til flyveoperationer i bilag V til forordning (EU) 2018/1139.
- (12) Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur udarbejdede et udkast til gennemførelsesbestemmelser og forelagde disse for Kommissionen i form af udtalelse nr. 02/2021 ⁽³⁾ i overensstemmelse med artikel 76, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1139.
- (13) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 127 i forordning (EU) 2018/1139 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Ændring af forordning (EU) nr. 965/2012

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

- 1) Artikel 5, stk. 2, litra a), nr. iv), erstattes af følgende:
»iv) operationer ved lav sigtbarhed (LVO'er) eller operationer med operationel godskrivning«.
- 2) Bilag I, II, III, IV, V, VI, VII og VIII 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*.

Den anvendes fra den 30. oktober 2022.

⁽³⁾ <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 15. december 2021.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG

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

1) I bilag I foretages følgende ændringer:

(a) Følgende indsættes som nr. 6:

»6. »flyvepladsens operationelle minima«: brugbarhedsgrænserne for en flyveplads med henblik på:

- a) start udtrykt i værdier for banesynsvidde (RVR) og/eller sigtbarhed og, om nødvendigt, skydækkeshøjde
- b) landing i 2D-instrumentindflyvningsoperationer udtrykt i værdier for sigtbarhed og/eller RVR, mindste nedstigningshøjde over vand eller land (MDA/H) og, om nødvendigt, skydækkeshøjde
- c) landing i 3D-instrumentindflyvningsoperationer udtrykt i værdier for sigtbarhed og/eller RVR og beslutningshøjde over vand eller land (DA/H) svarende til den pågældende type og/eller kategori af flyveoperation«.

(b) Nr. 11 udgår.

(c) Nr. 13-16 udgår.

(d) Følgende indsættes som nr. 18a:

»18a. »skydækkeshøjde«: højden over jorden eller vandet af underkanten af det laveste skylag under 6 000 m (20 000 ft), der dækker mere end halvdelen af himlen«.

(e) Nr. 20 affattes således:

»20. »cirkling«: den visuelle fase af en cirklingsindflyvningsoperation«

(f) Følgende indsættes som nr. 20a:

»20a. »cirklingsindflyvningsoperation«: en instrumentindflyvningsoperation af typen A med henblik på at føre et luftfartøj i position til landing på en bane eller et endeligt indflyvnings- og startområde (FATO), hvis placering ikke er egnet til direkte indflyvning«.

(g) Nr. 27 affattes således:

»27. »Continuous Descent Final Approach (CDFA)«: en specifik teknik i overensstemmelse med stabilised approach-procedurer til flyvning af slutindflyvningssegment i forbindelse med en ikkepræcisionsinstrumentindflyvningsprocedure som en jævn nedstigning uden at flade ud fra en højde over vand eller land ved eller over slutindflyvningens fixhøjde over vand eller land:

- a) for direkte indflyvningsoperationer til et punkt ca. 15 m (50 ft) over landingsbanetærsklen eller det punkt, hvor flaremanøvre begynder eller
- b) for cirklingsindflyvningsoperationer til MDA/H eller visuel flyvehøjde over vand eller land er nået«.

(h) Følgende indsættes som nr. 35a:

»35a. »beslutningshøjde over vand (DA) eller beslutningshøjde over land (DH)«: en angivet højde over vand eller land i en tredimensionel (3D) instrumentindflyvningsoperation, ved hvilken en procedure for afbrudt indflyvning skal indledes, hvis den krævede visuelle reference for at fortsætte indflyvningen ikke er fastlagt«.

(i) Nr. 46 affattes således:

»46. »flyvesynsforstærkende system (EFVS)«: elektronisk displayudstyr, der viser besætningsmedlemmerne et tidstro og sensorbaseret billede af omgivelsernes topografi (et områdes menneskeskabte eller naturlige kendetegn, særligt ved at vise deres relative position og niveau) ved hjælp af billedsensorer et EFVS er integreret i et flyvestyresystem og implementeres i en frontrudeprojektion (et head-up display) eller et tilsvarende displaysystem hvis et EFVS er certificeret i henhold til gældende luftdygtighedskrav og luftfartsforetagendet er i besiddelse af den nødvendige godkendelse (hvor dette kræves), kan det bruges til EFVS-operationer og kan give mulighed for operationer med operationelle godskrivninger«.

(j) Følgende indsættes som nr. 46a og 46b:

»46a. »EFVS-operation«: en operation, under hvilken sigtbarhedsforholdene kræver, at et EFVS anvendes i stedet for naturligt synsfelt for at kunne udføre en indflyvning eller landing, se de krævede visuelle referencer eller gennemføre en rulning

46b. »EFVS 200-operation«: en operation med en operationel godskrivning, under hvilken sigtbarhedsforholdene kræver, at et EFVS anvendes ned til 200 ft over FATO- eller banetærsklen. Fra dette punkt til landing bruges naturligt synsfelt. RVR må ikke være på under 550 m«.

(k) Nr. 47 affattes således:

»47. »synsforstærkende system (EVS)«: elektronisk displayudstyr, der viser besætningsmedlemmerne et tidstro billede af omgivelsernes faktiske topografi (et områdes menneskeskabte eller naturlige kendetegn, særligt ved at vise deres relative position og niveau) ved hjælp af billedsensorer«.

(l) Følgende indsættes som nr. 48b:

»48b »endeligt indflyvningssegment (FAS)«: det segment af en instrumentindflyvningsprocedure (IAP), hvor opretning og nedstigning med henblik på landing udføres«.

(m) Følgende indsættes som nr. 52a:

»52a. »go-around«: overgangen fra en indflyvningsoperation til en stabiliseret stigning. Dette omfatter manøvrer udført på eller over MDA/H eller DA/H eller under DA/H (afbrudt landing)«.

(n) Nr. 55 affattes således:

»55. »frontrudelandingssystem (HUDLS)«: det samlede luftbårne system, der giver piloten frontrudevejledning for at gøre piloten i stand til enten at styre luftfartøjet eller overvåge autopiloten under start (hvis relevant), indflyvning og landing (og rulning hvis relevant) og go-around. Det omfatter alle sensorer, computere, elforsyninger, indikatorer og styringssystemer«.

(o) Nr. 56 udgår.

(p) Følgende indsættes som nr. 69d og 69e:

»69d. »instrumentindflyvningsoperation«: en indflyvning og landing gennemført ved hjælp af navigationsvejledningsinstrumenter baseret på en instrumentindflyvningsprocedure (IAP). Instrumentindflyvningsoperationer kan udføres på to måder:

- a) en todimensionel (2D) instrumentindflyvningsoperation, som alene anvender navigationsvejledning i det horisontale plan og
- b) en tredimensionel (3D) instrumentindflyvningsoperation, som anvender navigationsvejledning i såvel det horisontale som det vertikale plan

69e. »instrumentindflyvningsprocedure (IAP)«: en serie forudbestemte manøvrer, som udføres under anvendelse af flyveinstrumenter. Manøvrerne er beskyttet mod hindringer fra indflyvningspunktet eller fra begyndelsen af en fastsat indflyvningsrute til et punkt, hvorfra landing kan udføres, og i tilfælde af, at landing ikke udføres, til en position, hvor kriterierne for hindringsfrihed under venteflyvning eller en route-flyvning gælder. Instrumentindflyvningsprocedurerne klassificeres som følger:

- a) ikke-præcisionsindflyvning (NPA): en instrumentindflyvningsprocedure udarbejdet for 2D instrumentindflyvningsoperationer af type A
- b) indflyvningsprocedure med vertikal vejledning (APV): en instrumentindflyvningsprocedure baseret på præstationsbaseret navigation (PBN) udarbejdet for 3D instrumentindflyvningsoperationer af type A
- c) præcisionsindflyvningsprocedure (PA-procedure): en instrumentindflyvningsprocedure baseret på navigationssystemer udarbejdet for 3D-instrumentindflyvningsoperationer af type A eller B«.

- (q) Følgende indsættes som nr. 72b:
- »72b. »linjecheck«: en kontrol administreret af luftfartsforetagendet og gennemført af piloten eller det tekniske besætningsmedlem med henblik på at demonstrere sin evne til at gennemføre normale linjeoperationer som beskrevet i driftshåndbogen«.
- (r) Nr. 74 og 75 affattes således:
- »74. »operationer ved lav sigtbarhed (LVO)«: indflyvnings- eller startoperationer på en bane med RVR på under 550 m eller med en beslutningshøjde på under 200 ft
75. »start ved lav sigtbarhed (LVTO)«: en start, hvor RVR er på under 550 m«.
- (s) Nr. 76 udgår.
- (t) Følgende indsættes som nr. 78c:
- »78c. »mindste nedstigningshøjde over havet (MDA) eller mindste nedstigningshøjde (MDH)«: en angivet højde over vand eller land i en 2D instrumentindflyvningsoperation eller cirklingsindflyvningsoperation under hvilken der ikke må foretages nedstigning uden den krævede visuelle reference«.
- (u) Nr. 83 udgår.
- (v) Følgende indsættes som nr. 85a:
- »85a. »hindringsfri højde over havet (OCA) eller hindringsfri højde (OCH)«: den laveste højde over den relevante banetærskels niveau eller over flyvepladsens niveau, alt efter hvad der er relevant, der er anvendt til at fastslå overholdelsen af de relevante kriterier for hindringsfrihed«.
- (w) Følgende indsættes som nr. 91a:
- »91a. »operational godskrivning«: en godskrivning for operationer med et avanceret luftfartøj, hvilket tillader lavere operationelle minima for flyvepladsen, end der normalt ville være fastlagt af luftfartsforetagendet for et basisluftfartøj, baseret på præstationen af avancerede luftfartøjssystemer, der anvender den tilgængelige eksterne infrastruktur. Lavere operationelle minima kan omfatte en lavere beslutningshøjde eller minimumsnedstigningshøjde, lavere krav til sigtbarheden eller færre jordfaciliteter eller en kombination af disse«.
- (x) Nr. 92 affattes således:
- »92. »luftfartsforetagendets duelighedscheck«: en kontrol administreret af luftfartsforetagendet og gennemført af piloten eller det tekniske besætningsmedlem med henblik på at demonstrere sin evne til at gennemføre procedurer under normale forhold, unormale forhold og i nødsituationer«.
- (y) Følgende indsættes som nr. 120c, 120d og 120e:
- »120c. »træning i beherskelse«: træning udformet til at opnå endelige præstationsmål og dermed yde tilstrækkelig sikkerhed for, at det uddannede individ er i stand til konsekvent at udføre specifikke opgaver sikkert og effektivt
- 120d. »instrumentindflyvningsoperation af type A«: en indflyvningsoperation med en MDH eller DH på eller over 250 ft
- 120e. »instrumentindflyvningsoperation af type B«: en operation med en DH under 250 ft. Instrumentindflyvningsoperationer af type B kategoriseres som:
- a) Kategori I (CAT I): en DH på ikke under 200 ft og enten med en sigtbarhed på ikke under 800 m eller med en RVR på ikke under 550 m
- b) Kategori II (CAT II): en DH på under 200 ft, men ikke under 100 ft, og en RVR på ikke under 300 m
- c) Kategori III (CAT III): en DH på under 100 ft eller ingen DH og en RVR på under 300 m eller ingen RVR-begrænsning«.

(z) Følgende indsættes som nr. 124a:

»124a. »sigtbarhed (VIS)«: en sigtbarhed til luftfartsmæssig brug, der er størst af følgende:

- a) den største afstand, i hvilken en sort genstand af passende dimensioner placeret tæt på jordoverfladen kan ses og genkendes mod en lys baggrund og
- b) den største afstand, i hvilken lys på omkring 1 000 candela kan ses og identificeres mod en uoplyst baggrund«.

(aa) Nr. 125 og 126 affattes således:

»125. »visuel indflyvningsoperation«: en indflyvning udført under IFR-flyvning, hvor enten en del af eller hele instrumentindflyvningsproceduren ikke fuldføres, og indflyvningsoperationen udføres med jordsigt

126. »flyveplads, hvor vejrforholdene tillader landing« en egnet flyveplads, hvor meteorologiske meldinger eller vejrudsigter eller en kombination deraf for det forventede tidspunkt for brug viser, at vejrforholdene vil svare til eller være bedre end de krævede operationelle minima for flyvepladsen, og rapporterne om banens overfladetilstand viser, at en sikker landing vil være mulig«.

2) Tillæg II til bilag II affattes således:

»Tillæg II

OPERATIONSSPECIFIKATIONER (i overensstemmelse med de godkendte betingelser i driftshåndbogen)				
Udstedende myndigheds kontaktoplysninger Telefon ⁽¹⁾ : _____ Fax: _____ E-mail: _____				
AOC ⁽²⁾ :		Luftfartsforetagendets navn ⁽³⁾ :		Dato ⁽⁴⁾ : _____
Underskrift: _____				
Dba-firmanavn				
Operationsspecifikationsnr.:				
Luftfartøjsmodel ⁽⁵⁾ :				
Registreringsmærker ⁽⁶⁾ :				
Typer af operationer: Erhvervsmæssig lufttransport				
<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				
Start	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR ⁽¹¹⁾ : ... m	
Indflyvning og landing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹²⁾ DA/H: ft, RVR: ... m	
Operationelle godskrivninger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹³⁾DA/H: ft, RVR: ... m	
RVSM ⁽¹⁴⁾ <input type="checkbox"/> Ikke relevant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹⁵⁾ <input type="checkbox"/> Ikke relevant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maksimal omdirigerings- ⁽¹⁶⁾ min.	
Komplekse navigationsspecifikationer for PBN-operationer ⁽¹⁷⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁸⁾
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"/>	⁽¹⁹⁾	
Helikopteroperationer med NVIS-systemer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operationer med helikopterens hejseanordning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Helikopterambulancetjenester	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Offshoreoperationer med helikopter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Uddannelse af kabinebesætning ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Udstedelse af kabinebesætningscertifikat ⁽²¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Anvendelse af EFB-applikationer af type B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(²²)	
Vedvarende luftdygtighed	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(²³)	
Andre oplysninger ⁽²⁴⁾				

(¹) Den kompetente myndigheds telefonnummer, inkl. landekode. E-mailadresse og faxnummer, hvis sådanne haves.

(²) Indsæt nummer på tilhørende AOC.

(³) Angiv luftfartsforetagendets 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 enten anført i operationsspecifikationerne eller i driftshåndbogen. I sidstnævnte tilfælde henvises der i de tilhørende operationsspecifikationer til den pågældende side i driftshåndbogen. Hvis ikke alle specifikke godkendelser vedrører luftfartøjsmodellen, må luftfartøjets registreringsmærker indtastes i kommentarkolonnen for den tilhørende specifikke godkendelse.

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

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

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

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

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

(¹²) Indsæt gældende kategori for præcisionsindflyvning: CAT II eller CAT III. Indsæt den mindste banesynsvidde (RVR) i m og beslutningshøjde (DH) i ft. Der bruges én linje pr. angivet indflyvningskategori.

(¹³) Indsæt relevant operationel godskrivning: SA CAT I, SA CAT II, EFVS, etc. Indsæt den mindste banesynsvidde (RVR) i m og beslutningshøjde (DH) i ft. Der bruges én linje pr. angivet operationel godskrivning.

(¹⁴) Feltet »Ikke relevant« må kun markeres, hvis maksimumsgrænsen for luftfartøjet er under FL290.

(¹⁵) 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.

(¹⁶) Tærskelafstanden kan også angives (i NM) sammen med motortypen.

(¹⁷) 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. Procedurespecifikke 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.

(¹⁸) Angiv om den specifikke godkendelse er begrænset til visse startbaneender hhv. flyvepladser eller begge.

(¹⁹) Indsæt den pågældende kombination af skrog eller motor.

(²⁰) Godkendelse til at gennemføre kursus og eksamen, som skal gennemføres af de ansøgere, der søger om kabinebesætningscertifikat som anført i bilag V (del-CC) til forordning (EU) nr. 1178/2011.

(²¹) Godkendelse til at udstede kabinebesætningscertifikat som anført i bilag V (del-CC) til forordning (EU) nr. 1178/2011.

(²²) 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 i driftshåndbogen. I sidstnævnte tilfælde henvises der i de tilhørende operationsspecifikationer til den pågældende side i driftshåndbogen.

(²³) 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.

(²⁴) 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, 7. udgave«

3) I bilag III foretages følgende ændringer:

(a) I ORO.FC.100 foretages følgende ændringer:

i) Som litra f) indsættes:

»f) Der gælder særlige krav for helikopteroperationer

Hvis helikopteren opereres med en besætning på to piloter, skal hver pilot enten:

- 1) have et kursusbevis fra et fuldført MCC-kursus i helikoptere i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 1178/2011 eller
- 2) have fuldført mindst 500 timers flyvetid som pilot i operationer med flere piloter.«

ii) Litra d) affattes således:

»d) Et flyvebesætningsmedlem kan under flyvningen afløses fra sine opgaver ved styringen af et andet behørigt kvalificeret flyvebesætningsmedlem.«

(b) ORO.FC.105 affattes således:

»**ORO.FC.105 Udpegning af luftfartøjschef**

a) I overensstemmelse med punkt 8.6. i bilag V til forordning (EU) 2018/1139 skal luftfartsforetagendet udpege én pilot i flyvebesætningen, der er kvalificeret som luftfartøjschef i overensstemmelse med bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011, til luftfartøjschef.

b) Luftfartsforetagendet kan kun udpege et medlem af flyvebesætningen som luftfartøjschef, hvis alle følgende forhold gør sig gældende:

- 1) flyvebesætningsmedlemmet har den minimumserfaring, der er angivet i driftshåndbogen
- 2) flyvebesætningsmedlemmet har tilstrækkeligt kendskab til den rute eller det område, der flyves, og til de flyvepladser, herunder alternative flyvepladser, faciliteter og procedurer, der anvendes
- 3) flyvebesætningsmedlemmet har gennemført et luftfartøjschefkursus for flyvninger med flere flyvebesætningsmedlemmer ved opgradering fra andenpilot til luftfartøjschef.

c) For erhvervsmæssige operationer med flyvemaskiner og helikoptere gælder det, at luftfartøjschefen eller den pilot, som har fået overdraget gennemførelsen af flyvningen, skal have forhåndskendskab til den rute eller det område, der flyves, og til de anvendte flyvepladser, faciliteter og procedurer, og skal vedligeholde denne viden som følger:

- 1) Gyldigheden af kendskabet til flyvepladsen vedligeholdes ved at flyve på til flyvepladsen mindst én gang i løbet af en periode på 12 kalendermåneder.
- 2) Kendskabet til ruten eller området vedligeholdes ved at flyve på ruten eller i området mindst én gang i løbet af en periode på 36 måneder. Der kræves desuden genopfriskningstræning i kendskabet til ruten eller området, hvis der ikke flyves på ruten eller i området i 12 måneder inden for perioden på 36 måneder.

d) Uanset litra c) kan rutineopbygningstræning på ruten og til flyvepladserne erstattes af rutineopbygningstræning i området, når det kommer til operationer i henhold til VFR om dagen med flyvemaskiner og helikoptere i præstationsklasse B og C.«

(c) ORO.FC.125 affattes således:

»**ORO.FC.125 Forskelstræning, rutineopbygning, udstyrs- og proceduretræning**

a) Flyvebesætningsmedlemmer skal gennemføre forskelstræning eller rutineopbygning, når det kræves i henhold til bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011.

b) Flyvebesætningsmedlemmer skal gennemføre udstyrs- og proceduretræning ved ændring af udstyr eller procedurer, der kræver yderligere viden om typer eller varianter, der aktuelt benyttes.

c) Driftshåndbogen skal angive, hvornår en sådan forskelstræning, rutineopbygning eller udstyrs- og proceduretræning er påkrævet.«

(d) I ORO.FC.130 affattes litra a) således:

»a) Alle flyvebesætningsmedlemmer skal gennemføre årlig flyvetræning og træning på jorden, som er relevant for den luftfartøjstype eller -variant samt for det tilhørende udstyr, de opererer, herunder træning i placering og brug af nød- og sikkerhedsudstyr om bord på luftfartøjet.«

(e) ORO.FC.140 affattes således:

»**ORO.FC.140 Flyvning på mere end én type eller variant**

a) Flyvebesætningsmedlemmer, som opererer mere end en type eller variant, skal overholde alle de krav, der foreskrives i denne subpart for hver type eller variant, medmindre godskrivning i relation til kravene om træning, kontrol og rutine er defineret i den obligatoriske del af data om operationel egnethed, der er fastlagt i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 748/2012 for de relevante typer eller varianter.

b) Luftfartsforetagendet kan definere grupper af enmotorede helikoptertyper. Luftfartsforetagendets duelighedscheck for en type er gyldig for alle de andre typer i gruppen, hvis begge følgende betingelser er opfyldt:

1) gruppen enten kun omfatter enmotorede helikoptere med turbinemotor, der flyves i henhold til VFR, eller den kun omfatter enmotorede helikoptere med stempelmotor, der flyves i henhold til VFR

2) for CAT-operationer skal luftfartsforetagendets duelighedscheck udføres mindst to gange for hver type inden for en treårig cyklus.

c) For specialoperationer kan elementer af luftfartøjs/FSTD-træningen og luftfartsforetagendets duelighedscheck, der omfatter de relevante aspekter i tilknytning til specialopgaven, og som ikke er relateret til typen eller gruppen af typer, godskrives til de andre grupper eller typer på grundlag af en risikovurdering foretaget af luftfartsforetagendet.

d) For operationer på mere end én helikoptertype eller -variant, der anvendes til at udføre tilstrækkeligt ensartede operationer, forlænger hvert linjecheck linjechecket for de andre helikoptertyper eller -varianter, hvis linjecheckene roterer mellem typer og varianter.

e) Egnede procedurer og eventuelle operationelle begrænsninger skal angives i driftshåndbogen for alle flyvninger på mere end én type eller variant.«

(f) I ORO.FC.145 foretages følgende ændringer:

i) Litra c) og d) affattes således:

»c) For CAT-operationers vedkommende skal den kompetente myndighed godkende trænings- og kontrolprogrammer, herunder kursusplaner og brug af måder, programmet kan leveres på såsom individuelle flyvesimulatortræningsanordninger (FSTD'er) og andre træningsløsninger.

d) Den FSTD, der bruges til at opfylde kravene i denne subpart, skal være kvalificeret i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 1178/2011, og den skal så vidt muligt gengive det luftfartøj, som luftfartsforetagendet anvender. Forskelle mellem flyvesimulatortræningsanordningen og luftfartøjet skal beskrives og kompenseres via instruktion eller træning, for så vidt det er relevant.«

ii) Som litra f) og g) tilføjes:

»f) Luftfartsforetagendet skal overvåge gyldigheden af hver enkelt periodisk træning og kontrol.

g) Gyldighedsperioderne, der kræves i denne subpart, skal tælles fra slutningen af den måned, hvor rutinen, træningen eller kontrollen blev gennemført.«

(g) I ORO.FC.146 foretages følgende ændringer:

i) Litra b) affattes således:

»b) For flyve- og flyvesimulatortræning, -kontrol og -vurdering skal det personale, der varetager træningen og gennemfører kontrollerne og vurderingerne, være kvalificeret i henhold til bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011. Derudover skal det personale, der tilbyder træning og foretager kontrol med henblik på specialoperationer være behørigt kvalificeret til den pågældende operation.«

- ii) Litra d) affattes således:
- »d) Uanset litra b) kan linjeorienteret kompetenceevalueringen foretages af en behørigt kvalificeret luftfartøjschef udnævnt af det luftfartsforetagende, der er standardiseret i EBT-begreber og kompetencevurderingen (linjeevaluatør).«
- iii) Følgende tilføjes som litra e), f), g) og h):
- »e) Uanset litra b) kan luftfartøjs/FSTD-træningen og luftfartsforetagendets duelighedscheck udføres af en behørigt kvalificeret luftfartøjschef, som er indehaver af et FI/TRI/SFI-bevis, og som er udpeget af luftfartsforetagendet til en af følgende operationer:
- 1) CAT-operationer med helikoptere, der opfylder kriterierne i ORO.FC.005, litra b), nr. 2)
 - 2) CAT-operationer med andre helikoptere end komplekse motordrevne helikoptere om dagen og på ruter, der flyves med reference til visuelle landemærker
 - 3) CAT-operationer med flyvemaskiner i præstationsklasse B, der ikke opfylder kriterierne i ORO.FC.005, litra b), nr. 1).
- f) Uanset litra b) kan luftfartøjs/FSTD-træningen og påvisning af kompetence/luftfartsforetagendets duelighedscheck udføres af en behørigt kvalificeret luftfartøjschef, som er udpeget af luftfartsforetagendet til en af følgende operationer:
- 1) specialoperationer
 - 2) CAT-operationer med flyvemaskiner, der opfylder kriterierne i ORO.FC.005, litra b), nr. 2).
- g) Uanset litra b) kan linjechecket udføres af en behørigt kvalificeret luftfartøjschef udpeget af luftfartsforetagendet.
- h) Luftfartsforetagendet underretter den kompetente myndighed om de i litra e) til g) udpegede personer.«
- (h) I ORO.FC.200 affattes litra d) således:
- »d) Der gælder særlige krav for helikopteroperationer
- For alle operationer med helikoptere med en MOPSC på mere end 19 og for IFR-operationer med en MOPSC på flere end 9 skal minimumsflyvebesætningen være to piloter.«
- (i) I ORO.FC.202 foretages følgende ændringer:
- i) Indledningen affattes således:
- »For at kunne flyve i henhold til IFR eller om natten med en minimumsflyvebesætning på én pilot skal følgende overholdes:«
- ii) Litra b) affattes således:
- »b) BEVIDST EFTERLADT TOM.«
- (j) I ORO.FC.220 foretages følgende ændringer:
- i) Litra b) affattes således:
- »b) Når luftfartsforetagendets omskolingskursus er påbegyndt, må flyvebesætningsmedlemmet ikke påtage sig flyvetjeneste på en anden luftfartøjstype eller -klasse, før kurset er fuldført eller afsluttet. Besætningsmedlemmer, der kun opererer flyvemaskiner i præstationsklasse B, kan udpeges til flyvning på andre typer flyvemaskiner i præstationsklasse B under omskolingskurser, for så vidt det er nødvendigt for at opretholde operationen. Besætningsmedlemmer kan tildeles flyvninger på enmotorede helikoptere under et luftfartsforetagendes omskolingskursus på en enmotoret helikopter, forudsat at træningen ikke påvirkes.«
- ii) Følgende tilføjes som litra f):
- »f) Hvis operative omstændigheder, f.eks. ansøgning om et nyt AOC eller tilføjelsen af en ny luftfartøjstype eller klasse til flåden, gør det umuligt for luftfartsforetagendet at opfylde kravene i litra d), kan luftfartsforetagendet udvikle et særligt omskolingskursus, der kan bruges midlertidigt af et begrænset antal piloter.«

(k) ORO.FC.230 affattes således:

»**ORO.FC.230 Periodisk træning og kontrol**

- a) Alle flyvebesætningsmedlemmer skal gennemføre periodisk træning og kontrol, som er relevant for den luftfartøjstype eller -variant samt for det tilhørende udstyr, de opererer.
- b) *Luftfartsforetagendets duelighedscheck*
- 1) Hvert flyvebesætningsmedlem skal gennemføre luftfartsforetagendets duelighedscheck som en del af den normale besætning.
 - 2) Når flyvebesætningsmedlemmet skal operere i henhold til IFR, skal luftfartsforetagendets duelighedscheck gennemføres uden ekstern visuel reference.
 - 3) Gyldighedsperioden for luftfartsforetagendets duelighedscheck er 6 kalendermåneder. For VFR-operationer om dagen med flyvemaskiner i præstationsklasse B, der udføres over perioder på højst otte på hinanden følgende måneder, er et af luftfartsforetagendet gennemført duelighedscheck tilstrækkeligt. Duelighedsprøven skal udføres før CAT-operationer indledes.
- c) *Linjecheck*
- Alle flyvebesætningsmedlemmer skal gennemføre et linjecheck på luftfartøjet. Gyldighedsperioden for linjechecket er 12 kalendermåneder.
- d) *Nød- og sikkerhedsudstyrstræning og kontrol*
- Alle flyvebesætningsmedlemmer skal gennemføre periodisk træning i og kontrol af placering og brug af nød- og sikkerhedsudstyr om bord på luftfartøjet. Gyldighedsperioden for nød- og sikkerhedsudstyrstræning og kontrol er 12 kalendermåneder.
- e) *CRM-træning*
- 1) Elementer af CRM integreres i alle relevante faser af den periodiske træning.
 - 2) Alle flyvebesætningsmedlemmer skal gennemgå specifik modulopbygget CRM-træning. Alle betydelige emner i CRM-træningen skal dækkes ved at fordele modulkurser så jævnt som muligt over hver trærsperiode.
- f) Alle flyvebesætningsmedlemmer skal gennemgå træning på jorden og flyvetræning i en flyvesimulator eller en kombination af flyvesimulator- og luftfartøjstræning mindst hver 12. kalendermånede.»

(l) ORO.FC.235 affattes således:

»**ORO.FC.235 Pilotkvalifikation til at operere i begge pilotsæder — flyvemaskiner**

- a) Luftfartøjschefer på flyvemaskiner, hvis opgaver kræver, at de opererer i begge pilotsæder og udfører andenpilotopgaver, eller luftfartøjschefer, der skal udføre trænings- eller kontrolopgaver, skal gennemføre yderligere træning og kontrol for at sikre, at de er kompetente til at udføre de relevante procedurer under normale forhold, unormale forhold og i nødsituationer fra begge sæder. En sådan træning og kontrol skal angives i driftshåndbogen. Kontrollen kan foretages sammen med luftfartsforetagendets duelighedscheck, som er foreskrevet i ORO.FC.230, litra b), eller i det EBT-program, der er foreskrevet i ORO.FC.231.
- b) Denne yderligere træning og kontrol skal mindst omfatte følgende:
- 1) svigt i en motor under start
 - 2) indflyvning og cirkling med en motor ude af drift og
 - 3) landing med en motor ude af drift.

- c) Gyldighedsperioden skal være 12 kalendermåneder. For luftfartsforetagender med et godkendt EBT-program bestemmes gyldigheden af de emner, der er genstand for vurderingen og træningen i overensstemmelse med ORO.FC.232.
 - d) Ved operation i andenpilotens sæde skal de kontroller, der kræves i henhold til ORO.FC.230 eller den vurdering og træning, der kræves i henhold til ORO.FC.231, for operation i luftfartøjschefens sæde, endvidere være gyldige og aktuelle.
 - e) En pilot, som afløser luftfartøjschefen, skal sideløbende med luftfartsforetagendets duelighedscheck, der foreskrives i ORO.FC.230, litra b), eller den vurdering og træning, der kræves i henhold til ORO.FC.231, have demonstreret praktisk udførelse af øvelser og procedurer, som normalt ikke ville henhøre under den afløsende pilots ansvar. Hvis forskellene mellem venstre og højre sæde ikke er væsentlige, kan øvelsen udføres i det ene eller det andet sæde.
 - f) En pilot, der ikke er luftfartøjschefen, og som gør tjeneste i luftfartøjschefens sæde, skal sideløbende med luftfartsforetagendets duelighedscheck, som foreskrives i ORO.FC.230, litra b), eller den vurdering og træning, der kræves i henhold til ORO.FC.231, demonstrere praktisk udførelse af øvelser og procedurer, der henhører under luftfartøjschefens ansvar som overvågende pilot. Hvis forskellene mellem venstre og højre sæde ikke er væsentlige, kan øvelsen udføres i det ene eller det andet sæde.«
- (m) Følgende indsættes som ORO.FC.236:

»**ORO.FC.236 Pilotkvalifikation til at operere i begge pilotsæder — helikoptere**

- a) Helikopterpiloter, hvis opgaver kræver, at de opererer i begge pilotsæder skal gennemføre yderligere træning og kontrol for at sikre, at de er kompetente til at udføre de relevante procedurer under normale forhold, unormale forhold og i nødsituationer fra begge sæder. Gyldighedsperioden for denne kvalifikation er 12 kalendermåneder.
 - b) Gældende FI'er eller TRI'er på den relevante type anses for at opfylde kravet i litra a), hvis de har haft en FI- eller TRI-aktivitet inden for de sidste seks måneder på den type og på helikopteren.«
- (n) I ORO.FC.240 foretages følgende ændringer:
- i) Litra b) affattes således:
 - »b) BEVIDST EFTERLADT TOM«.
 - ii) Litra c) affattes således:
 - »c) Litra a) gælder ikke for operationer med flyvemaskiner i præstationsklasse B, hvis operationerne er begrænset til enpilotflyvemaskiner med stempelmotorer under VFR om dagen.«
- (o) I ORO.FC.A.245 foretages følgende ændringer:
- i) Litra a) affattes således:
 - »a) Et luftfartsforetagende med tilstrækkelig erfaring kan erstatte et eller flere af følgende krav om træning og kontrol af flyvebesætninger med et alternativt trænings- og kvalifikationsprogram (ATQP), som er godkendt af den kompetente myndighed:
 - 1) fastsat i SPA.LVO.120 om flyvebesætningers træning og kvalifikationer
 - 2) fastsat i ORO.FC.220 om omskoling og kontrol
 - 3) fastsat i ORO.FC.125 om forskelstræning, rutineopbygning, udstyrs- og proceduretræning
 - 4) fastsat i ORO.FC.205 om luftfartøjschefkursus
 - 5) fastsat i ORO.FC.230 om periodisk træning og kontrol og
 - 6) fastsat i ORO.FC.240 om flyvning på mere end én type eller variant.«
 - ii) Litra d) og e) affattes således:
 - »d) Ud over de kontroller, der kræves i henhold til ORO.FC.230 og FCL.060 i bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011, skal alle flyvebesætningsmedlemmer underkastes en linjeorienteret evaluering (LOE), der gennemføres i en FSTD. Gyldighedsperioden for en LOE er 12 kalendermåneder. LOE er gennemført, når begge følgende betingelser er opfyldt:
 - 1) pensummet for LOE er gennemført og

- 2) flyvebesætningsmedlemmet har demonstreret et acceptabelt præstationsniveau.
- e) Efter i to år uafbrudt at have opereret inden for et godkendt ATQP kan et luftfartsforetagende med den kompetente myndigheds godkendelse forlænge gyldighedsperioderne for de i ORO.FC.230 nævnte check og kontroller på følgende måde:
 - 1) Luftfartsforetagendets duelighedscheck til 12 kalendermåneder.
 - 2) Linjecheck til 24 kalendermåneder.
 - 3) Nød- og sikkerhedsudstyrskontrol til 24 kalendermåneder.«
- iii) Som litra f) og g) tilføjes:
 - »f) Alle flyvebesætningsmedlemmer skal gennemgå specifik modulopbygget CRM-træning. Alle betydelige emner i CRM-træningen skal dækkes ved at fordele modulkurser så jævnt som muligt over hver treårsperiode.
 - g) ATQP-programmet skal omfatte 48 timer på en FSTD for hvert flyvebesætningsmedlem jævnt fordelt på et treårigt program. Luftfartsforetagendet kan reducere antallet af FSTD-timer, men ikke til under 36 timer, forudsat at det påvises, at det opnåede sikkerhedsniveau svarer til niveauet i det program, som ATQP kan erstatte i henhold til litra a).«
- (p) I ORO.FC.H.250 affattes litra a), punkt 1) således:
 - »a) Indehavere af et CPL(H) (helikopter) må kun fungere som luftfartøjschefer i CAT-operationer på en helikopter med én pilot, hvis:
 - 1) de, når de opererer i henhold til IFR, har en samlet flyvetid på mindst 700 timer på helikoptere, herunder 300 timer som luftfartøjschef. Den samlede flyvetid på helikoptere skal omfatte 100 timer i henhold til IFR. Op til 50 timers instrumenttid udført på en FFS(H) niveau B eller en FTD niveau 3-kvalifikation eller derover kvalificeret til instrumenttræning kan godskrives i de 100 timer. De 300 timer som luftfartøjschef kan erstattes af timer som andenpilot under forudsætning af, at disse timer er opnået inden for et fast flerpilotsystem, der er foreskrevet i driftshåndbogen, og beregnet således, at to timer som andenpilot svarer til en time som luftfartøjschef.«
- (q) Følgende tilføjes som ORO.FC.320 og ORO.FC.325 før ORO.FC.330:

»**ORO.FC.320 Luftfartsforetagendets omskoling og kontrol**

Luftfartsforetagendets omskolingskursus skal omfatte luftfartsforetagendets duelighedscheck.

ORO.FC.325 Udstyrs- og proceduretræning og -kontrol

Hvis et flyvebesætningsmedlem gennemgår udstyrs- og proceduretræning, der kræver træning i en egnet FSTD eller luftfartøjet for så vidt angår standardprocedurer i forbindelse med en specialoperation, skal flyvebesætningsmedlemmet gennemgå luftfartsforetagendets duelighedscheck.«
- (r) ORO.FC.330 affattes således:

»**ORO.FC.330 Periodisk træning og kontrol — luftfartsforetagendets duelighedscheck**

 - a) Alle flyvebesætningsmedlemmer skal gennemføre periodisk træning og luftfartsforetagendets duelighedscheck. For specialoperationer skal den periodiske træning og kontrol omfatte de relevante aspekter i forbindelse med de specialopgaver, der er beskrevet i driftshåndbogen.
 - b) Når operationerne udføres i henhold til IFR eller om natten, skal der tages behørigt hensyn til dette.
 - c) Gyldighedsperioden for luftfartsforetagendets duelighedscheck er 12 kalendermåneder.«

(s) Tillæg I affattes således:

»Tillæg I

ERKLÆRING					
i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 om flyveoperationer					
Luftfartsforetagende					
Navn:					
Det sted, hvor luftfartsforetagendet har sit hovedforretningssted eller, hvis luftfartsforetagendet ikke har et hovedforretningssted, det sted, hvor luftfartsforetagendet er etableret eller har bopæl og det sted, hvorfra operationerne ledes:					
Den ansvarlige chefs navn og kontaktoplysninger:					
Luftfartøjsoperation					
Operationens startdato og dato, hvorfra ændringen træder i kraft:					
Oplysninger om luftfartøj, operation og organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed ⁽¹⁾ :					
Type(r) af luftfartøj(er), registrering(er) og hovedbase:					
Luftfartøjets MSN ⁽²⁾	Luftfartøjstype	Luftfartøjets registreringsnummer ⁽³⁾	Hovedbase	Type(r) af operation(er) ⁽⁴⁾	Organisation med ansvar for sikring af vedvarende luftdygtighed ⁽⁵⁾
Luftfartsforetagendet skal indhente en forhåndsgodkendelse ⁽⁶⁾ eller specifik godkendelse ⁽⁷⁾ for visse operationer før udførelsen af disse.					
I relevante tilfælde oplysninger om opnåede godkendelser. Vedlæg listen over specifikke godkendelser. Herunder: — specifikke godkendelser udstedt af et tredjeland, hvis det er relevant — navn på operationer, der udføres med operationel godskrivning (f.eks. EFVS 200, SA CAT I osv.).					
I relevante tilfælde oplysninger om opnået specialoperationstilladelse (vedlæg tilladelse(r), hvis relevant).					
I relevante tilfælde en liste over alternative måder for overensstemmelse (AltMoC) med henvisning til de tilknyttede AMC, de erstatter (vedhæft AltMoC).					
Erklæringer					
<input type="checkbox"/> Luftfartsforetagendet opfylder og fortsætter med at opfylde de væsentlige krav i bilag V til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 samt kravene i forordning (EU) nr. 965/2012.					
<input type="checkbox"/> Dokumentationen for styringssystemet, herunder driftshåndbogen, skal overholde kravene i bilag III (del-ORO), bilag V (del-SPA), bilag VI (del-NCC), eller bilag VIII (del-SPO) til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012, og alle flyvninger skal udføres i overensstemmelse med bestemmelserne i driftshåndbogen, jf. ORO.GEN.110, litra b), i del-ORO.					
<input type="checkbox"/> Alle opererede luftfartøjer skal råde over: <ul style="list-style-type: none"> — et gyldigt luftdygtighedsbevis i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 eller for luftfartøjer, som er registreret i et tredjeland, i overensstemmelse med ICAO bilag 8 og — en gyldig lejeaftale i henhold til ORO.SPO.100, når de anvendes til SPO-aktiviteter. 					

<input type="checkbox"/> Alle flyvebesætningsmedlemmer skal være indehavere af en tilladelse i henhold til bilag I til Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011, jf. punkt ORO.FC.100, litra c), i del-ORO, og kabinebesætningsmedlemmerne skal, hvis det er relevant, være uddannet i overensstemmelse med subpart CC i del-ORO.
<input type="checkbox"/> (Hvis det er relevant) Luftfartsforetagendet skal gennemføre og påvise overensstemmelse med en anerkendt industristandard. Henvisning til standarden: Certificeringsorgan: Dato for seneste overensstemmelsesaudit:
<input type="checkbox"/> Luftfartsforetagendet skal underrette den kompetente myndighed om eventuelle ændringer af de omstændigheder, der påvirker overholdelsen af de væsentlige krav i bilag V til forordning (EU) 2018/1139 og af kravene i Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 i henhold til erklæring til den kompetente myndighed udstedt via denne erklæring og eventuelle ændringer af oplysninger om og lister over alternative måder for overensstemmelse, der er indeholdt i og vedlagt som bilag til denne erklæring, som påkrævet i henhold til ORO.GEN.120, litra a), i del-ORO.
<input type="checkbox"/> Luftfartsforetagendet skal bekræfte, at oplysningerne i denne erklæring er korrekte.
Dato og den ansvarlige chefs navn og underskrift«
<p>(¹) Hvis der ikke er plads nok til at anføre de krævede oplysninger i erklæringens rubrik, skal oplysningerne anføres i et særskilt bilag. Bilaget skal dateres og underskrives.</p> <p>(²) Producentserienummer.</p> <p>(³) Er luftfartøjet også registreret med en AOC-indehaver, angives AOC-indehaverens AOC-nummer.</p> <p>(⁴) »Type(r) af operation« henviser til typen af operation, der udføres med dette luftfartøj, f.eks. ikkeerhvervs mæssige operationer eller specialoperationer såsom luftfotograferingsflyvninger, reklameflyvninger, flyvninger for nyhedsmedier, tv- og filmflyvninger, faldskærmsoperationer, skydiving og vedligeholdelseskontrolflyvninger.</p> <p>(⁵) Oplysninger om den organisation, der er ansvarlig for sikringen af den vedvarende luftdygtighed, skal omfatte navnet på organisationen, dens adresse og godkendelsens referencenr.</p> <p>(⁶) a) operationer med defekte instrumenter, udstyrsdele, genstande eller funktioner i en minimumsudyrsliste (MEL) (ORO.MLR.105, litra b), f) og j), NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 og SPO.IDE.H.105).</p> <p>b) Operationer, der kræver forudgående tilladelse eller godkendelse, herunder alle nedenstående:</p> <ul style="list-style-type: none"> — for specialoperationer, wet lease-in og dry lease-in af luftfartøjer, der er registreret i et tredjeland (ORO.SPO.100 (c)) — erhvervs mæssige højrisiko-specialoperationer (ORO.SPO.110) — ikkeerhvervs mæssige operationer med luftfartøjer med en MOPSC på mere end 19, der udføres uden et operativt kabinebesætningsmedlem (ORO.CC.100, litra d)) — brug af IFR's operationelle minima, der er lavere end det, der blev offentliggjort af staten (NCC.OP.110 og SPO.OP.110) — optankning, mens motor(er) og/eller rotor er i kørsel (NCC.OP.157) — specialoperationer (SPO) uden ilt over 10 000 ft (SPO.OP.195). <p>(⁷) Operationer i overensstemmelse med bilag V (del-SPA) til forordning (EU) nr. 965/2012, herunder Subpart B, »Operationer med performancebaseret navigation (PBN)«, C »Operationer i overensstemmelse med minimumsspecifikationer for navigationspræstation (MNPS)«, D »Operationer i lufrum med reducerede vertikale adskillelsesminima (RVSM)«, E »Operationer ved lav sigtbarhed (LVO'er) og operationer med operationel godskrivning«, G »Transport af farligt gods«, K »Offshoreoperationer med helikopter« og N »Helikopter Point-in-Space-indflyvninger og -afgange med reducerede VFR-minima«.</p>

4) I bilag IV foretages følgende ændringer:

(a) CAT.GEN.MPA.100 affattes således:

»CAT.GEN.MPA.100 **Besætningens ansvar**

a) Besætningsmedlemmerne har ansvaret for en tilfredsstillende udførelse af deres opgaver, som:

- 1) vedrører sikkerheden for luftfartøjet og de ombordværende og
- 2) er anført i de instruktioner og procedurer, der er fastsat i driftshåndbogen.

b) Et besætningsmedlem skal:

- 1) til luftfartøjschefen indberette enhver form for fejl, svigt, funktionsfejl eller defekt, som efter vedkommendes opfattelse vil kunne påvirke flyvemaskinens luftdygtighed eller sikre operation, herunder nødsystemerne, hvis forholdet ikke allerede er indberettet af et andet besætningsmedlem
- 2) til luftfartøjschefen indberette enhver hændelse, som har eller kunne have bragt flyvesikkerheden i fare, hvis forholdet ikke allerede er indberettet af et andet besætningsmedlem
- 3) overholde de relevante krav i luftfartsforetagendets ordninger for indberetning af hændelser
- 4) overholde de gældende flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser
- 5) når vedkommende udfører opgaver for mere end ét luftfartsforetagende:
 - i) føre individuelle fortegnelser over flyve- og tjenestetid samt hviletid som beskrevet i de gældende flyve- og tjenestetidsbestemmelser
 - ii) forsyne hvert luftfartsforetagende med de data, der er nødvendige for at planlægge aktiviteter i overensstemmelse med de gældende flyve- og tjenestetidsbestemmelser og
 - iii) forsyne hvert luftfartsforetagende med de data, der er nødvendige data vedrørende operationer på mere end en type eller variant.

c) Et besætningsmedlem må ikke varetage opgaver på et luftfartøj:

- 1) hvis vedkommende er påvirket af psykoaktive stoffer eller er uegnet på grund af fysiske skader, træthed, medicinering, sygdom eller lignende
- 2) efter dybvandsdykning eller bloddonation, medmindre der er forløbet et rimeligt tidsrum
- 3) hvis de gældende lægelige krav ikke er opfyldt
- 4) hvis vedkommende på nogen måde betvivler at være i stand til at udføre sine opgaver eller
- 5) hvis vedkommende ved eller har mistanke om, at han/hun lider af træthed, jf. punkt 7.5 i bilag V til forordning (EU) 2018/1139, eller føler sig uarbejdsdygtig i en sådan grad, at flyvningen kan bringes i fare.«

(b) Følgende indsættes som CAT.OP.MPA.101:

»CAT.OP.MPA.101 **Højdemålerkontrol og -indstillinger**

a) Luftfartsforetagendet skal fastlægge procedurer for højdemålerkontrol før hver udflyvning.

b) Luftfartsforetagendet skal fastlægge procedurer for højdemålerindstillinger for alle faser af en flyvning under hensyntagen til de procedurer, der er fastlagt af den stat, som flyvepladsen eller luftrummet befinder sig i, hvis det er relevant.«

(c) CAT.OP.MPA.107 affattes således:

»CAT.OP.MPA.107 **Egnet flyveplads**

Luftfartsforetagendet skal anse en flyveplads som egnet, hvis flyvepladsen på det forventede anvendelsestidspunkt er tilgængelig og udstyret med de nødvendige faciliteter, som f.eks. lufttrafiktjenester (ATS), tilstrækkelig belysning, kommunikationstjenester, meteorologiske meldinger, navigationshjælpemidler og beredskabstjenester.«

(d) CAT.OP.MPA.110 affattes således:

»CAT.OP.MPA.110 Flyvepladsens operationelle minima

- a) Luftfartsforetagendet skal angive flyvepladsens operationelle minima for hver afgang-, ankomst- eller alternativ flyveplads, der planlægges anvendt, for at sikre adskillelse mellem luftfartøj og terræn og hindringer og for at mindske risikoen for tab af visuelle referencer under det visuelle flyvesegment af instrumentindflyvningsoperationer.
- b) Den metode, der anvendes til at fastsætte de operationelle minima for flyvepladsen, skal tage hensyn til alle følgende elementer:
 - 1) luftfartøjets type, præstation og betjeningssegenskaber
 - 2) det disponible udstyr på luftfartøjet til navigation, tilegnelse af visuelle referencer og/eller styring af flyvevejen under start, indflyvning, landing og afbrudt indflyvning
 - 3) eventuelle betingelser eller begrænsninger angivet i flyvehåndbogen (AFM)
 - 4) luftfartsforetagendets relevante operationelle erfaring
 - 5) dimensioner og karakteristika for de baner eller endelige indflyvnings- og startområder (FATO'er), som måtte blive valgt til anvendelse
 - 6) de disponible visuelle og ikkevisuelle hjælpemidlers og infrastrukturens tilstrækkelighed og ydeevne
 - 7) den hindringsfrie højde over vand eller land (OCA/H) for instrumentindflyvningsprocedurerne (IAP'erne)
 - 8) hindringerne i stigningsområdet og den nødvendige frihøjdemargin
 - 9) flyvebesætningens sammensætning, kompetence og erfaring
 - 10) IAP'en
 - 11) flyvepladsens karakteristika og de luftfartstjenester (ANS), der er til rådighed
 - 12) eventuelle minima, der kan bekendtgøres af den stat, hvor flyvepladsen er beliggende
 - 13) forholdene som foreskrevet i driftsspecifikationerne, herunder eventuelle specifikke godkendelser for operationer ved lav sigtbarhed (LVO'er) eller operationer med operationel godskrivning.
 - 14) eventuelle ikkestandardiserede karakteristika for flyvepladsen, IAP'en eller miljøet
- c) Luftfartsforetagendet skal angive metoden til at bestemme de operationelle minima for flyvepladsen i driftshåndbogen.
- d) Den metode, som luftfartsforetagendet anvender til at fastsætte flyvepladsens operationelle minima, og enhver ændring af denne metode skal godkendes af den kompetente myndighed.«

(e) CAT.OP.MPA.115 affattes således:

»CAT.OP.MPA.115 Indflyvningsteknik — flyvemaskiner

- a) Alle indflyvningsoperationer skal flyves som stabilised approach-operationer, medmindre andet er godkendt af den kompetente myndighed for en specifik indflyvning til en specifik bane.
- b) Continuous Descent Final Approach-teknikken (CDFA) skal anvendes til indflyvningsoperationer ved hjælp af ikkepræcisionsindflyvningsprocedurer (NPA-procedurer), bortset fra de specifikke baner, for hvilke den kompetente myndighed har godkendt en anden flyveteknik.«

(f) CAT.OP.MPA.245 og CAT.OP.MPA.246 affattes således:

»CAT.OP.MPA.245 Vejrforhold — alle luftfartøjer

- a) På en IFR-flyvning må luftfartøjschefen kun:
 - 1) påbegynde flyvningen eller
 - 2) fortsætte ud over det punkt, hvorfra der gælder en revideret ATS-flyveplan, i tilfælde af genplanlægning under flyvning

når der foreligger oplysninger, som viser, at de forventede vejrforhold på ankomsttidspunktet på bestemmelsesstedet og/eller de(n) krævede alternative flyveplads(er) svarer til eller er bedre end de fastsatte planlægningsminima.

- b) På en IFR-flyvning må luftfartøjschefen kun fortsætte mod den planlagte ankomstflyveplads, når de senest tilgængelige oplysninger viser, at vejrforholdene på ankomstflyvepladsen eller mindst én ankomstalternativ flyveplads på det forventede ankomsttidspunkt svarer til eller er bedre end de gældende operationelle minima for flyvepladsen.
- c) På en VFR-flyvning må luftfartøjschefen kun påbegynde flyvningen, når de aktuelle meteorologiske meldinger og/eller vejrudsigter viser, at vejrforholdene langs den del af ruten, der skal flyves i henhold til VFR, på det pågældende tidspunkt er lig med eller over VFR-grænserne.

CAT.OP.MPA.246 Vejrforhold — flyvemaskiner

I tillæg til CAT.OP.MPA.245 må luftfartøjschefen på en IFR-flyvning kun fortsætte ud over:

- a) beslutningspunktet, når proceduren med begrænset brændstof til ruterreserve (RCF) anvendes eller
- b) grænsepunktet for mulig tilbagevenden, når proceduren med isolerede flyvepladser anvendes

når der foreligger oplysninger, som viser, at de forventede vejrforhold på ankomsttidspunktet på bestemmelsesstedet og/eller de(n) krævede alternative flyveplads(er) svarer til eller er bedre end de fastsatte planlægningsminima.«

(g) I CAT.OP.MPA.247 affattes litra a) således:

- »a) På VFR-flyvninger med helikopter over vand, hvor land er uden for synsvidde, må luftfartøjschefen kun påbegynde starten, når de aktuelle meteorologiske meldinger og/eller vejrudsigter viser, at skydækkeshøjden er over 600 ft om dagen eller 1 200 ft om natten.«

(h) CAT.OP.MPA.265 affattes således:

»CAT.OP.MPA.265 Startforhold

Inden starten påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig, at:

- a) vejrforholdene på flyvepladsen eller driftsstedet og forholdene på den bane eller det FATO, der påregnes anvendt, ikke er til hinder for en sikker start og udflyvning og
- b) de valgte operationelle minima for flyvepladsen er i overensstemmelse med alle følgende punkter:
 - 1) det operative jordbaserede udstyr
 - 2) de operative luftfartøjssystemer
 - 3) luftfartøjets præstation
 - 4) flyvebesætningens kvalifikationer.«

(i) CAT.OP.MPA.300 affattes således:

»CAT.OP.MPA.300 Indflyvnings- og landingsforhold

Inden en indflyvningsoperation påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig, at:

- a) vejrforholdene på flyvepladsen eller driftsstedet og forholdene på den bane eller det FATO, der påregnes anvendt, ikke er til hinder for en sikker indflyvning, landing eller go-around ud fra de oplysninger om præstation, der er indeholdt i driftshåndbogen og
- b) de valgte operationelle minima for flyvepladsen er i overensstemmelse med alle følgende punkter:
 - 1) det operative jordbaserede udstyr
 - 2) de operative luftfartøjssystemer
 - 3) luftfartøjets præstation
 - 4) flyvebesætningens kvalifikationer.«

(j) CAT.OP.MPA.305 affattes således:

»CAT.OP.MPA.305 Indflyvningens påbegyndelse og fortsættelse

- a) For flyvemaskiner, hvor den rapporterede sigtbarhed (VIS) eller den styrende RVR for landingsbanen er mindre end det gældende minimum, må instrumentindflyvningsoperationen ikke fortsættes:
- 1) forbi punktet, hvor flyvemaskinen er 1 000 ft over flyvepladsens niveau eller
 - 2) ind i det endelige indflyvningssegment (FAS), hvis DH eller MDH er højere end 1 000 ft.
- b) For helikoptere, hvor den rapporterede RVR er på under 550 m og den styrende RVR for landingsbanen er mindre end det gældende minimum, må instrumentindflyvningsoperationen ikke fortsættes:
- 1) forbi punktet, hvor helikopteren er 1 000 ft over flyvepladsens niveau eller
 - 2) ind i FAS, hvis DH eller MDH er højere end 1 000 ft.
- c) Hvis den krævede visuelle reference ikke er fastslået, skal en afbrudt indflyvning udføres ved eller før DA/H eller MDA/H.
- d) Hvis den krævede visuelle reference ikke opretholdes efter DA/H eller MDA/H, skal der straks udføres en go-around.
- e) Uanset litra a) kan en instrumentindflyvning fortsættes til DA/H eller MDA/H, hvis der ikke rapporteres en RVR, og den rapporterede VIS er lavere end det gældende minimum, men den omregnede meteorologiske sigtbarhed (CMV) er den samme som eller større end det gældende minimum.«

(k) CAT.OP.MPA.310 affattes således:

»CAT.OP.MPA.310 Operationelle procedurer — passagehøjde af banetærskel — flyvemaskiner

Luffartsforetagendet skal udarbejde operationelle procedurer, som kan sikre, at en flyvemaskine, der anvendes til at udføre 3D-instrumentindflyvningsoperationer, passerer banetærsklen med en sikker margin med flyvemaskinen i landingskonfiguration og -stilling.«

(l) Følgende indsættes som CAT.OP.MPA.312:

»CAT.OP.MPA.312 EFVS 200-operationer

- a) Et luffartsforetagende, der har til hensigt at udføre EFVS 200-operationer, skal sikre, at:
- 1) luftfartøjet er certificeret til de planlagte operationer
 - 2) der kun anvendes baner, FATO og instrumentindflyvningsprocedurer (IAP'er), der er egnede til EFVS-operationer
 - 3) flyvebesætningsmedlemmerne har kompetence til at udføre den planlagte operation, og et trænings- og kontrolprogram for flyvebesætningsmedlemmerne og relevant personale, der deltager i forberedelsen af flyvningen, er fastlagt
 - 4) der er fastlagt operationelle procedurer
 - 5) alle relevante oplysninger er dokumenteret i minimumsudstyslisten (MEL)
 - 6) alle relevante oplysninger er dokumenteret i vedligeholdelsesprogrammet
 - 7) sikkerhedsvurderinger er udført og præstationsindikatorer er fastlagt for at overvåge sikkerhedsniveauet for operationen, og at
 - 8) de operationelle minima for flyvepladsen tager hensyn til det anvendte systems funktionsduelighed.
- b) Luffartsforetagendet må ikke udføre EFVS 200-operationer, når der udføres LVO'er.
- c) Uanset litra a), punkt 1), kan luffartsforetagendet anvende EVS'er, der opfylder minimumskriterierne for udførelse af EFVS 200-operationer, forudsat at dette er godkendt af den kompetente myndighed.«

5) I bilag V foretages følgende ændringer:

- (a) Overskriften på subpart E affattes således: »Operationer ved lav sigtbarhed (LVO'er) og operationer med operationel godskrivning«.

(b) SPA.LVO.100 affattes således:

»SPA.LVO.100 Operationer ved lav sigtbarhed og operationer med operationel godskrivning

Luftfartsforetagendet må kun udføre følgende operationer, hvis de er godkendt af den kompetente myndighed:

- a) startoperationer med sigtbarhedsforhold på under 400 m RVR
- b) instrumentindflyvningsoperationer ved lav sigtbarhed og
- c) operationer med operationel godskrivning, bortset fra EFVS 200-operationer, som ikke kræver særlig godkendelse.«

(c) SPA.LVO.105 affattes således:

»SPA.LVO.105 Særlige godkendelseskriterier

For at opnå en særlig godkendelse som krævet i SPA.LVO.100, skal luftfartsforetagendet påvise, at:

- a) luftfartøjet er blevet certificeret til de planlagte operationer, når det kommer til indflyvningsoperationer ved lav sigtbarhed, LVTO-operationer med en RVR på under 125 m, og operationer med operationel godskrivning
- b) flyvebesætningsmedlemmerne har kompetence til at udføre den planlagte operation, og et trænings- og kontrolprogram for flyvebesætningsmedlemmerne og relevant personale, der deltager i forberedelsen af flyvningen, er fastlagt i overensstemmelse med SPA.LVO.120
- c) der er fastlagt operationelle procedurer for de planlagte operationer
- d) alle relevante ændringer af minimumsudstyrlisten (MEL) er foretaget
- e) alle relevante ændringer af vedligeholdelsesprogrammet er foretaget
- f) der er fastlagt procedurer, herunder instrumentflyvningsprocedurer, for at sikre flyvepladsens egnethed til de planlagte operationer i overensstemmelse med SPA.LVO.110, og at
- g) en sikkerhedsvurdering er blevet udført for de planlagte operationer, og der er fastlagt præstationsindikatorer for at overvåge sikkerhedsniveauet.«

(d) SPA.LVO.110 affattes således:

»SPA.LVO.110 Flyvepladsrelaterede krav, herunder instrumentflyvningsprocedurer

Luftfartsforetagendet skal sikre, at kun flyvepladser, herunder instrumentflyvningsprocedurer, der er egnede til de planlagte operationer, anvendes til LVO'er og operationer med operationel godskrivning.«

(e) SPA.LVO.115 udgår.

(f) SPA.LVO.120 affattes således:

»SPA.LVO.120 Flyvebesætningens kompetence

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at flyvebesætningen er kompetent til at udføre de planlagte operationer.
- b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at alle flyvebesætningsmedlemmer gennemfører træning i og kontrol af alle typer af LVO'er og operationer med operationel godskrivning, for hvilke der er givet godkendelse. En sådan træning og kontrol skal:
 - 1) omfatte grundlæggende og periodisk træning og kontrol
 - 2) omfatte procedurer under normale forhold, unormale forhold og i nødsituationer.
 - 3) være skræddersyet til den type teknologi, der anvendes i de planlagte operationer og
 - 4) tage hensyn til de risici, der skyldes menneskelige faktorer, der er forbundet med de planlagte operationer.

- c) Luftfartsforetagendet skal føre fortegnelser over flyvebesætningsmedlemmernes træning og kvalifikationer.
- d) Træningen og kontrollen skal udføres af behørigt kvalificeret personale. I tilfælde af flyve- og flyvesimulatoretræning og -kontrol skal det personale, der varetager træningen og gennemfører kontrollerne, være kvalificeret i henhold til bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011.«
- (g) I SPA.NVIS.120 affattes litra a) således:
- »a) Operationer må ikke gennemføres under vejrminima for den type natoperationer, der gennemføres.«
- (h) I SPA.HOFO.120 affattes litra a) således:
- »a) *Ankomstalternativ flyveplads på land.* Uanset bestemmelserne i CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 og SPO.OP.151 behøver luftfartøjschefen ikke at angive en ankomstalternativ flyveplads i den operationelle flyveplan, hvis der foretages flyvninger fra en offshoreplacering til en flyveplads på land.«
- (i) SPA.HOFO.125 affattes således:
- »SPA.HOFO.125 Offshorestandardindflyvningsprocedurer (OSAP'er)**
- a) Luftfartsforetagendet skal fastlægge procedurer for at sikre, at offshorestandardindflyvningsprocedurer (OSAP'er) kun følges, hvis:
- 1) helikopteren er i stand til at levere navigationsoplysninger og tidstro oplysninger om hindringer i miljøet med henblik på hindringsfrihed og
 - 2) enten:
 - i) den mindste nedstigningshøjde (MDH) bestemmes ud fra en radiohøjdemåler eller en anordning, der har en tilsvarende præstation eller
 - ii) den mindste nedstigningshøjde over havet (MDA) anvendes, og den omfatter en passende margin.
- b) Hvis luftfartsforetagendet følger OSAP'er til platforme eller fartøjer i drift, skal flyvningen gennemføres i operationer med flere piloter.
- c) Beslutningsintervallet skal sikre tilstrækkelig hindringsfrihed ved afbrudt indflyvning fra alle bestemmelsessteder, for hvilke en OSAP planlægges.
- d) Indflyvning må kun fortsættes ud over beslutningsintervallet eller under mindste anflyvningshøjde over vand eller land (MDA/H), når der er opnået visuel reference til bestemmelsesstedet.
- e) For operationer med én pilot forøges MDA/H og beslutningsintervallet på passende vis.
- f) Når OSAP følges til en fast offshoreplacering (dvs. et fast anlæg eller et opankret fartøj), og der er en pålidelig GNSS-position for placeringen til rådighed i navigationssystemet, skal GNSS/områdenavigationssystemet anvendes til at øge sikkerheden for OSAP'en.
- g) Luftfartsforetagendet skal inkludere OSAP'er i sine trænings- og kontrolprogrammer for grundlæggende og periodisk træning.«
- (j) Følgende tilføjes som subpart N:

»SUBPART N

POINT IN SPACE- INDFLYVNINGER OG -UDFLYVNINGER MED REDUCEREDE VFR-MINIMA (PINS-VFR) FOR HELIKOPTERE

SPA.PINS-VFR.100 Point-in-Space (PinS)-indflyvninger og -udflyvninger med reducerede VFR-minima for helikoptere

- a) Luftfartsforetagendet må kun anvende reducerede operationelle minima for VFR, hvis luftfartsforetagendet har fået en godkendelse af den kompetente myndighed.

- b) Reducerede operationelle minima for VFR finder kun anvendelse på en helikopterflyvning, der omfatter et segment, der flyves i henhold til IFR, og kun i et af følgende tilfælde:
- 1) det segment af flyvningen, som flyves i henhold til VFR, finder sted umiddelbart efter en helikopter PinS-indflyvning med henblik på landing ved en helikopterflyveplads eller et driftssted i nærheden
 - 2) det segment af flyvningen, som flyves i henhold til VFR, finder sted umiddelbart efter en helikopter PinS-indflyvning med henblik på at udføre hejseoperationer på et HEC- eller HHO-sted i nærheden
 - 3) det segment af flyvningen, som flyves i henhold til VFR, er en afgang med henblik på overgang til IFR ved et startudflyvningsfikspunkt i nærheden.
- c) Luftfartsforetagendet skal fastlægge de operationelle procedurer, der finder anvendelse ved flyvning med reducerede operationelle minima for VFR.
- d) Luftfartsforetagendet skal sikre, at flyvebesætningsmedlemmerne har erfaring med og er uddannet til at operere med reducerede operationelle minima for VFR.«.
- 6) I bilag VI foretages følgende ændringer:
- (a) Følgende indsættes som NCC.OP.101:

»NCC.OP.101 Højdemålerkontrol og -indstillinger

- a) Luftfartsforetagendet skal fastlægge procedurer for højdemålerkontrol før hver udflyvning.
 - b) Luftfartsforetagendet skal fastlægge procedurer for højdemålerindstillinger for alle faser af en flyvning under hensyntagen til de procedurer, der er fastlagt af den stat, som flyvepladsen eller luftrummet befinder sig i, hvis det er relevant.«
- (b) NCC.OP.110 affattes således:

»NCC.OP.110 Flyvepladsens operationelle minima — generelt

- a) Luftfartsforetagendet skal angive flyvepladsens operationelle minima for hver afgang-, ankomst- eller alternativ flyveplads, der planlægges anvendt, for at sikre adskillelse mellem luftfartøj og terræn og hindringer og for at mindske risikoen for tab af visuelle referencer under det visuelle flyvesegment af instrumentindflyvningsoperationer.
- b) Den metode, der anvendes til at fastsætte de operationelle minima for flyvepladsen, skal tage hensyn til alle følgende elementer:
 - 1) luftfartøjets type, præstation og betjeningssegenskaber
 - 2) det disponible udstyr på luftfartøjet til navigation, tilegnelse af visuelle referencer og/eller styring af flyvevejen under start, indflyvning, landing og afbrudt indflyvning
 - 3) eventuelle betingelser eller begrænsninger angivet i flyvehåndbogen (AFM)
 - 4) dimensioner og karakteristika for de baner eller endelige indflyvnings- og startområder (FATO'er), som måtte blive valgt til anvendelse
 - 5) de disponible visuelle og ikkevisuelle hjælpemidlers og infrastrukturens tilstrækkelighed og ydeevne
 - 6) den hindringsfrie højde over vand eller land (OCA/H) for instrumentindflyvningsprocedurerne (IAP'erne)
 - 7) hindringerne i stigningsområdet og den nødvendige frihøjdemargin
 - 8) eventuelle ikkestandardiserede karakteristika for flyvepladsen, IAP'en eller miljøet
 - 9) flyvebesætningens sammensætning, kompetence og erfaring
 - 10) IAP'en
 - 11) flyvepladsens karakteristika og de luftfartstjenester (ANS), der er til rådighed
 - 12) eventuelle minima, der kan bekendtgøres af den stat, hvor flyvepladsen er beliggende

- 13) forholdene som foreskrevet i eventuelle specifikke godkendelser for operationer ved lav sigtbarhed (LVO'er) eller operationer med operationel godskrivning og
- 14) luftfartsforetagendets relevante operationelle erfaring.
- c) Luftfartsforetagendet skal angive metoden til at bestemme de operationelle minima for flyvepladsen i driftshåndbogen.«
- (c) NCC.OP.111 udgår.
- (d) NCC.OP.112 affattes således:

»NCC.OP.112 Flyvepladsens operationelle minima — cirklingsindflyvning med flyvemaskiner

- a) MDH for en cirklingsindflyvningsoperation med flyvemaskiner må ikke være lavere end den højeste værdi af følgende:
- 1) den bekendtgjorte hindringsfrie højde ved cirkling for flyvemaskinekategori
 - 2) den mindste cirklingshøjde i tabel 1 eller
 - 3) DH/MDH for den foregående IAP.
- b) Den mindste sigtbarhed ved en cirklingsindflyvningsoperation med flyvemaskiner skal være den højeste værdi af følgende:
- 1) den krævede sigtbarhed ved cirkling for flyvemaskinekategori, hvis en sådan er bekendtgjort eller
 - 2) den mindste sigtbarhed i tabel 1

Tabel 1

MDH og mindste sigtbarhed ved cirkling afhængigt af flyvemaskinekategori

	Flyvemaskinekategori			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Mindste VIS (m)	1 500	1 600	2 400	3 600«

- (e) INCC.OP.145 affattes litra b) således:
- »b) Før flyvningen påbegyndes, skal luftfartøschefen være bekendt med alle tilgængelige meteorologiske oplysninger af relevans for den planlagte flyvning. Forberedelserne til en flyvning, der rækker ud over den umiddelbare nærhed af afgangstedet, og enhver flyvning i henhold til IFR, skal omfatte:
- 1) en undersøgelse af de foreliggende aktuelle meteorologiske meldinger og vejrudsigter og
 - 2) planlægning af alternative forholdsregler for at tage højde for, at flyvningen måske ikke kan gennemføres som planlagt pga. vejrforholdene.«
- (f) Følgende indsættes som NCC.OP.147 og NCC.OP.148:

»NCC.OP.147 Ankomstalternativ flyvepladser — flyvemaskiner

En flyveplads må ikke angives som en ankomstalternativ flyveplads, medmindre de foreliggende aktuelle meteorologiske oplysninger for perioden fra en time før til en time efter det forventede ankomsttidspunkt eller fra det faktiske afgangstidspunkt til en time efter det forventede ankomsttidspunkt, afhængigt af hvilken periode der er kortest, viser

- a) for en alternativ flyveplads med en disponibel instrumentindflyvningsoperation med en DH på under 250 ft
- 1) en skydækkeshøjde på mindst 200 ft over DH eller MDH i forbindelse med instrumentindflyvningsoperationen og
 - 2) en sigtbarhed på mindst det højeste af 1 500 m og 800 m over instrumentindflyvningsoperationens RVR/VIS-minima eller

- b) for en alternativ flyveplads med en instrumentindflyvningsoperation med DH eller MDH på 250 ft eller mere
 - 1) en skydækkeshøjde på mindst 400 ft over DH eller MDH i forbindelse med instrumentindflyvningsoperationen og
 - 2) en sigtbarhed på mindst 3 000 m eller
- c) for en alternativ flyveplads uden en instrumentindflyvningsprocedure
 - 1) en skydækkeshøjde på mindst det højeste af 2 000 ft og den mindste sikre IFR-højde og
 - 2) en sigtbarhed på mindst 5 000 m.

NCC.OP.148 Ankomstalternative flyvepladser — helikoptere

Luftfartsforetagendet må kun vælge en flyveplads som en ankomstalternativ flyveplads, hvis de foreliggende aktuelle meteorologiske oplysninger for perioden fra en time før til en time efter det forventede ankomsttidspunkt eller fra det faktiske afgangstidspunkt til en time efter det forventede ankomsttidspunkt, afhængigt af hvilken periode der er kortest, viser:

- a) for en alternativ flyveplads med en instrumentindflyvningsprocedure (IAP):
 - 1) en skydækkeshøjde på mindst 200 ft over DH eller MDH i forbindelse med IAP'en og
 - 2) en sigtbarhed på mindst 1 500 m om dagen eller 3 000 m om natten eller
- b) for en alternativ flyveplads uden en IAP:
 - 1) en skydækkeshøjde på mindst det højeste af 2 000 ft og den mindste sikre IFR-højde og
 - 2) en sigtbarhed på mindst 1 500 m om dagen eller 3 000 m om natten.»
- (g) INCC.OP.150 affattes litra a) således:
 - »a) For IFR-flyvninger skal luftfartøjschefen i flyveplanen angive mindst én startalternativ flyveplads, hvor vejrforholdene tillader landing, hvis vejrforholdene på afgangsflyvepladsen svarer til eller er dårligere end de gældende operationelle minima for flyvepladsen, eller hvis det af andre grunde ikke er muligt at returnere til afgangsflyvepladsen.«
- (h) INCC.OP.180 affattes litra a) og b) således:
 - »a) Luftfartøjschefen må kun påbegynde eller fortsætte en VFR-flyvning, hvis de seneste tilgængelige meteorologiske oplysninger viser, at vejrforholdene langs ruten og på det tilsigtede ankomststed på det forventede tidspunkt for benyttelse vil svare til eller være bedre end de gældende operationelle minima ved VFR.
 - b) Luftfartøjschefen må kun påbegynde eller fortsætte en IFR-flyvning mod den planlagte ankomstflyveplads, når de senest tilgængelige meteorologiske oplysninger viser, at vejrforholdene på ankomstflyvepladsen eller mindst én ankomstalternativ flyveplads på det forventede ankomsttidspunkt svarer til eller er bedre end de gældende operationelle minima for flyvepladsen.«
- (i) NCC.OP.195 affattes således:

»NCC.OP.195 Startforhold — flyvemaskiner og helikoptere

Inden starten påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig, at:

- a) vejrforholdene på flyvepladsen eller driftsstedet og forholdene på den bane eller det FATO, der påregnes anvendt ikke er til hinder for en sikker start og udflyvning og
- b) de valgte operationelle minima for flyvepladsen er i overensstemmelse med alle følgende punkter:
 - 1) det operative jordbaserede udstyr
 - 2) de operative luftfartøjssystemer
 - 3) luftfartøjets præstation
 - 4) flyvebesætningens kvalifikationer.«

(j) NCC.OP.225 affattes således:

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

Inden en indflyvningsoperation påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig, at:

- a) vejrforholdene på flyvepladsen eller driftsstedet og forholdene på den bane eller det FATO, der påregnes anvendt, i ikke er til hinder for en sikker indflyvning, landing eller go-around ud fra de oplysninger om præstation, der er indeholdt i driftshåndbogen og
- b) de valgte operationelle minima for flyvepladsen er i overensstemmelse med alle følgende punkter:
 - 1) det operative jordbaserede udstyr
 - 2) de operative luftfartøjssystemer
 - 3) luftfartøjets præstation og
 - 4) flyvebesætningens kvalifikationer.«

(k) NCC.OP.230 affattes således:

»NCC.OP.230 Indflyvningens påbegyndelse og fortsættelse

- a) For flyvemaskiner, hvor den rapporterede sigtbarhed (VIS) eller den styrende RVR for landingsbanen er mindre end det gældende minimum, må instrumentindflyvningsoperationen ikke fortsættes:
 - 1) forbi punktet, hvor flyvemaskinen er 1 000 ft over flyvepladsens niveau eller
 - 2) ind i det endelige indflyvningssegment (FAS), hvis DH eller MDH er højere end 1 000 ft.
- b) For helikoptere, hvor den rapporterede RVR er på under 550 m og den styrende RVR for landingsbanen er mindre end det gældende minimum, må instrumentindflyvningsoperationen ikke fortsættes:
 - 1) forbi punktet, hvor helikopteren er 1 000 ft over flyvepladsens niveau eller
 - 2) ind i FAS, hvis DH eller MDH er højere end 1 000 ft.
- c) Hvis den krævede visuelle reference ikke er fastslået, skal en afbrudt indflyvning udføres ved eller før DA/H eller MDA/H.
- d) Hvis den krævede visuelle reference ikke opretholdes efter DA/H eller MDA/H, skal der straks udføres en go-around.
- e) Uanset litra a) kan en instrumentindflyvning fortsættes til DA/H eller MDA/H, hvis der ikke rapporteres en RVR, og den rapporterede VIS er lavere end det gældende minimum, men den omregnede meteorologiske sigtbarhed (CMV) er den samme som eller større end det gældende minimum.
- f) Uanset litra a) og b) kan en instrumentindflyvning fortsættes til DA/H eller MDA/H, hvis den ikke er med henblik på landing. En afbrudt indflyvning udføres ved eller før DA/H eller MDA/H.«

(l) Følgende tilføjes som NCC.OP.235:

»NCC.OP.235 EFVS 200-operationer

- a) Et luftfartsforetagende, der har til hensigt at udføre EFVS 200-operationer med operationel godskrivning og uden særlig godkendelse, skal sikre, at:
 - 1) luftfartøjet er certificeret til de planlagte operationer
 - 2) der kun anvendes baner, FATO'er og IAP'er, der er egnede til EFVS-operationer
 - 3) flyvebesætningsmedlemmerne har kompetence til at udføre den planlagte operation, og et trænings- og kontrolprogram for flyvebesætningsmedlemmerne og relevant personale, der deltager i forberedelsen af flyvningen, er fastlagt
 - 4) der er fastlagt operationelle procedurer
 - 5) alle relevante oplysninger er dokumenteret i minimumsudstyrlisten (MEL)
 - 6) alle relevante oplysninger er dokumenteret i vedligeholdelsesprogrammet

- 7) sikkerhedsvurderinger er udført og præstationsindikatorer er fastlagt for at overvåge sikkerhedsniveauet for operationen og
 - 8) de operationelle minima for flyvepladsen tager hensyn til det anvendte systems funktionsduelighed.
- b) Luftfartsforetagendet må ikke udføre EFVS 200-operationer, når der udføres LVO'er.
 - c) Uanset litra a), punkt 1), kan luftfartsforetagendet anvende EVS'er, der opfylder minimumskriterierne for udførelse af EFVS 200-operationer, forudsat at dette er godkendt af den kompetente myndighed.«
- 7) I bilag VII foretages følgende ændringer:

- (a) Følgende indsættes som NCO.OP.101:

»NCO.OP.101 Højdemålerkontrol og -indstillinger

- a) Luftfartøjschefen skal kontrollere, at højdemåleren fungerer korrekt inden hver udflyvning.
 - b) Luftfartøjschefen skal anvende passende højdemålerindstillinger for alle faser af en flyvning under hensyntagen til de procedurer, der er fastlagt af den stat, som flyvepladsen eller luftrummet befinder sig i.«
- (b) NCO.OP.105 udgår.
 - (c) NCO.OP.110, NCO.OP.111 og NCO.OP.112 affattes således:

»NCO.OP.110 Flyvepladsens operationelle minima — flyvemaskiner og helikoptere

- a) For instrumentflyvningsregler (IFR) skal luftfartøjschefen fastlægge flyvepladsens operationelle minima for hver afgang-, ankomst- eller alternativ flyveplads, der planlægges anvendt, for at sikre adskillelse mellem luftfartøj og terræn og hindringer og for at mindske risikoen for tab af visuelle referencer under det visuelle flyvesegment af instrumentindflyvningsoperationer.
- b) De operationelle minima for flyvepladsen skal tage hensyn til følgende elementer, hvis det er relevant:
 - 1) luftfartøjets type, præstation og betjeningsegenskaber
 - 2) det disponible udstyr på luftfartøjet til navigation, tilegnelse af visuelle referencer og/eller styring af flyvevejen under start, indflyvning, landing og afbrudt indflyvning
 - 3) eventuelle betingelser eller begrænsninger angivet i flyvehåndbogen (AFM)
 - 4) dimensioner og karakteristika for de baner eller endelige indflyvnings- og startområder (FATO'er), som måtte blive valgt til anvendelse
 - 5) de disponible visuelle og ikkevisuelle hjælpemidlers og infrastrukturens tilstrækkelighed og ydeevne
 - 6) den hindringsfrie højde over vand eller land (OCA/H) for instrumentindflyvningsprocedurerne (IAP'erne), hvis de er fastlagt
 - 7) hindringerne i stigningsområdet og frihøjdemargin
 - 8) luftfartøjschefens kompetence og relevante operationelle erfaring
 - 9) IAP, hvis den er fastlagt
 - 10) flyvepladsens karakteristika og eventuelle typer af luftfartstjenester (ANS), der er til rådighed
 - 11) eventuelle minima, der kan bekendtgøres af den stat, hvor flyvepladsen er beliggende
 - 12) forholdene som foreskrevet i eventuelle specifikke godkendelser for operationer ved lav sigtbarhed (LVO'er) eller operationer med operationel godskrivning.

NCO.OP.111 Flyvepladsens operationelle minima — 2D- og 3D-indflyvningsoperationer

- a) Den beslutningshøjde (DH), der skal anvendes til en 3D-indflyvningsoperation eller en 2D-indflyvningsoperation, der flyves med Continuous Descent Final Approach (CDFA)-teknikken, må ikke være lavere end den højeste værdi af følgende:
 - 1) den hindringsfrie højde (OCH) for luftfartøjskategorien

- 2) den bekendtgjorte indflyvningsprocedure for beslutningshøjden (DH) eller den mindste nedstigningshøjde (MDH), hvis relevant
 - 3) det systemminimum, der er angivet i tabel 1,
 - 4) den mindste beslutningshøjde, der måtte være angivet i flyvehåndbogen eller et tilsvarende dokument.
- b) MDH for en 2D-indflyvningsoperation, der flyves uden CDFA-teknikken, må ikke være lavere end den højeste værdi af følgende:
- 1) den hindringsfrie højde (OCH) for luftfartøjskategorien
 - 2) den bekendtgjorte indflyvningsprocedure for MDH, hvis relevant
 - 3) det systemminimum, der er angivet i tabel 1, eller
 - 4) den mindste nedgangshøjde (MDH), der måtte være angivet i flyvehåndbogen.

Tabel 1

Systemminima

Facilitet	Laveste DH/MDH (ft)
ILS/MLS/GLS	200
GNSS/SBAS (LPV)	200
Præcisionsindflyvningsradar (PAR)	200
GNSS/SBAS (LP)	250
GNSS (LNAV)	250
GNSS/Baro-VNAV (LNAV/VNAV)	250
Point-in-Space indflyvning med helikopter	250
LOC med eller uden DME	250
SRA (sluttende ved ½ NM)	250
SRA (sluttende ved 1 NM)	300
SRA (sluttende ved 2 NM eller mere)	350
VOR	300
VOR/DME	250
NDB	350
NDB/DME	300
VDF	350

NCO.OP.112 Flyvepladsens operationelle minima — cirklingsindflyvning med flyvemaskiner

- a) MDH for en cirklingsindflyvningsoperation med flyvemaskiner må ikke være lavere end den højeste værdi af følgende:
 - 1) den bekendtgjorte hindringsfrie højde ved cirkling for flyvemaskinekategori
 - 2) den mindste cirklingshøjde i tabel 1 eller
 - 3) DH/MDH for den foregående IAP.
- b) Den mindste sigtbarhed ved en cirklingsindflyvningsoperation med flyvemaskiner skal være den højeste værdi af følgende:
 - 1) den krævede sigtbarhed ved cirkling for flyvemaskinekategori, hvis en sådan er bekendtgjort eller
 - 2) den mindste sigtbarhed i tabel 1.

Tabel 1

MDH og mindste sigtbarhed ved cirkling afhængigt af flyvemaskinekategori

	Flyvemaskinekategori			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Mindste VIS (m)	1 500	1 500	2 400	3 600«

(d) INCO.OP.135 affattes litra b) således:

»b) Før flyvningen påbegyndes, skal luftfartøjschefen være bekendt med alle tilgængelige meteorologiske oplysninger af relevans for den planlagte flyvning. Forberedelserne til en flyvning, der rækker ud over den umiddelbare nærhed af afgangsstedet, og enhver flyvning i henhold til IFR, skal omfatte:

- 1) en undersøgelse af de foreliggende aktuelle meteorologiske meldinger og vejrudsigter og
- 2) planlægning af alternative forholdsregler for at tage højde for, at flyvningen måske ikke kan gennemføres som planlagt pga. vejrforholdene.«

(e) NCO.OP.140, NCO.OP.141 og NCO.OP.142 affattes således:

»NCO.OP.140 Ankomstalternative flyvepladser — flyvemaskiner

For IFR-flyvninger skal luftfartøjschefen angive mindst én ankomstalternativ flyveplads i flyveplanen, medmindre de foreliggende aktuelle meteorologiske oplysninger for ankomststedet for perioden fra en time før til en time efter det forventede ankomsttidspunkt eller fra det faktiske afgangstidspunkt til en time efter det forventede ankomsttidspunkt, afhængigt af hvilken periode der er kortest, viser en skydækkeshøjde på mindst 1 000 ft over DH/MDH for en tilgængelig instrumentindflyvningsprocedure (IAP) og en sigtbarhed på mindst 5 000 m.

NCO.OP.141 Ankomstalternative flyvepladser — helikoptere

For IFR-flyvninger skal luftfartøjschefen angive mindst én ankomstalternativ flyveplads i flyveplanen, medmindre de foreliggende aktuelle meteorologiske oplysninger for ankomststedet for perioden fra en time før til en time efter det forventede ankomsttidspunkt eller fra det faktiske afgangstidspunkt til en time efter det forventede ankomsttidspunkt, afhængigt af hvilken periode der er kortest, viser en skydækkeshøjde på mindst 1 000 ft over DH/MDH for en tilgængelig instrumentindflyvningsprocedure (IAP) og en sigtbarhed på mindst 3 000 m.

NCO.OP.142 Ankomstalternative flyvepladser — instrumentindflyvningsoperationer

Luftfartøjschefen må kun vælge en flyveplads som ankomstalternativ flyveplads, hvis enten:

- a) en IAP, der ikke er afhængig af GNSS, er tilgængelig enten på ankomstflyvepladsen eller på den ankomstalternative flyveplads, eller
- b) samtlige følgende betingelser er opfyldt:
 - 1) GNSS-udstyret om bord kan bruge SBAS
 - 2) ankomstflyvepladsen, eventuelle ankomstalternative flyvepladser og ruten mellem dem ligger inden for SBAS-serviceområdet
 - 3) SBAS forventes at være til rådighed i tilfælde af, at SBAS mod forventning ikke er tilgængeligt
 - 4) der er valgt en IAP (enten på ankomstflyvepladsen eller den ankomstalternative flyveplads), der ikke er afhængig af tilgængeligheden af SBAS
 - 5) en passende nødhandling vil gøre det muligt at gennemføre flyvningen sikkert, hvis GNSS ikke er tilgængeligt.«

(f) Følgende indsættes som NCO.OP.143 og NCO.OP.144:

»NCO.OP.143 Ankomstalternative flyvepladser — flyvemaskiner

En flyveplads må ikke angives som en ankomstalternativ flyveplads, medmindre de foreliggende aktuelle meteorologiske oplysninger for perioden fra en time før til en time efter det forventede ankomsttidspunkt eller fra det faktiske afgangstidspunkt til en time efter det forventede ankomsttidspunkt, afhængigt af hvilken periode der er kortest, viser:

- a) for en alternativ flyveplads med en disponibel instrumentindflyvningsoperation med en DH på under 250 ft
 - 1) en skydækkeshøjde på mindst 200 ft over beslutningshøjden (DH) eller den mindste nedstigningshøjde (MDH) i forbindelse med instrumentindflyvningsoperationen og
 - 2) en sigtbarhed på mindst 1 500 m eller
- b) for en alternativ flyveplads med en instrumentindflyvningsoperation med DH eller MDH på 250 ft eller mere
 - 1) en skydækkeshøjde på mindst 400 ft over DH eller MDH i forbindelse med instrumentindflyvningsoperationen og
 - 2) en sigtbarhed på mindst 3 000 m eller
- c) for en alternativ flyveplads uden en IAP
 - 1) en skydækkeshøjde på mindst det højeste af 2 000 ft og den mindste sikre IFR-højde og
 - 2) en sigtbarhed på mindst 5 000 m.

NCO.OP.144 Ankomstalternative flyvepladser — helikoptere

En flyveplads må ikke angives som en ankomstalternativ flyveplads, medmindre de foreliggende aktuelle meteorologiske oplysninger for perioden fra en time før til en time efter det forventede ankomsttidspunkt eller fra det faktiske afgangstidspunkt til en time efter det forventede ankomsttidspunkt, afhængigt af hvilken periode der er kortest, viser

- a) for en alternativ flyveplads med en IAP:
 - 1) en skydækkeshøjde på mindst 200 ft over DH eller MDH i forbindelse med IAP'en og
 - 2) en sigtbarhed på mindst 1 500 m om dagen eller 3 000 m om natten eller
 - b) for en alternativ flyveplads uden en IAP:
 - 1) en skydækkeshøjde på mindst det højeste af 2 000 ft og den mindste sikre IFR-højde og
 - 2) en sigtbarhed på mindst 1 500 m om dagen eller 3 000 m om natten.»
- (g) INCO.OP.160 affattes litra a) og b) således:
- »a) Luftfartøjschefen må kun påbegynde eller fortsætte en VFR-flyvning, hvis de seneste tilgængelige meteorologiske oplysninger viser, at vejrforholdene langs ruten og på det tilsigtede ankomststed på det forventede tidspunkt for benyttelse vil svare til eller være bedre end de gældende operationelle minima ved VFR.
 - b) Luftfartøjschefen må kun påbegynde eller fortsætte en IFR-flyvning mod den planlagte ankomstflyveplads, når de senest tilgængelige meteorologiske oplysninger viser, at vejrforholdene på ankomstflyvepladsen eller mindst én ankomstalternativ flyveplads på det forventede ankomsttidspunkt svarer til eller er bedre end de gældende operationelle minima for flyvepladsen.«
- (h) NCO.OP.175 affattes således:

»NCO.OP.175 Startforhold — flyvemaskiner og helikoptere

Inden starten påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig, at:

- a) vejrforholdene på flyvepladsen eller driftsstedet og forholdene på den bane eller det FATO, der påregnes anvendt, ifølge de oplysninger, den pågældende har til rådighed, ikke er til hinder for en sikker start og udflyvning, og

b) de valgte operationelle minima for flyvepladsen er i overensstemmelse med alle følgende punkter:

- 1) det operative jordbaserede udstyr
- 2) de operative luftfartøjssystemer
- 3) luftfartøjets præstation
- 4) flyvebesætningens kvalifikationer.«

(i) NCO.OP.205 og NCO.OP.206 affattes således:

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

Inden starten påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig, at:

- a) vejrforholdene på flyvepladsen eller driftsstedet og forholdene på den bane, der påregnes anvendt, ifølge de oplysninger, den pågældende har til rådighed, ikke er til hinder for en sikker indflyvning, landing eller afbrudt indflyvning og
- b) de valgte operationelle minima for flyvepladsen er i overensstemmelse med alle følgende punkter:
 - 1) det operative jordbaserede udstyr
 - 2) de operative luftfartøjssystemer
 - 3) luftfartøjets præstation og
 - 4) flyvebesætningens kvalifikationer.

NCO.OP.206 Indflyvnings- og landingsprocedurer — helikoptere

Inden starten påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig, at:

- a) vejrforholdene på flyvepladsen eller driftsstedet og forholdene på den bane eller det slutindflyvnings- og startområde (FATO), der påregnes anvendt, ifølge de oplysninger, den pågældende har til rådighed, ikke er til hinder for en sikker indflyvning, landing eller afbrudt indflyvning og
- b) de valgte operationelle minima for flyvepladsen er i overensstemmelse med alle følgende punkter:
 - 1) det operative jordbaserede udstyr
 - 2) de operative luftfartøjssystemer
 - 3) luftfartøjets præstation
 - 4) flyvebesætningens kvalifikationer.«

(j) NCO.OP.210 affattes således:

»NCO.OP.210 Indflyvningens påbegyndelse og fortsættelse — flyvemaskiner og helikoptere

a) Hvis den styrende RVR for landingsbanen er på under 550 m (eller en eventuel lavere værdi fastsat i overensstemmelse med en godkendelse i henhold til SPA.LVO), må instrumentindflyvningsoperation ikke fortsættes:

- 1) forbi punktet, hvor luftfartøjet er 1 000 ft over flyvepladsens niveau eller
- 2) ind i det endelige indflyvningssegment, hvis DH eller MDH er højere end 1 000 ft.

b) Hvis den krævede visuelle reference ikke er fastslået, skal en afbrudt indflyvning udføres ved eller før DA/H eller MDA/H.

c) Hvis den krævede visuelle reference ikke opretholdes efter DA/H eller MDA/H, skal der straks udføres en go-around.«

8) I bilag VIII foretages følgende ændringer:

(a) Følgende indsættes som SPO.OP.101:

»SPO.OP.101 Højdemålerkontrol og -indstillinger

- a) Luftfartsforetagendet skal fastlægge procedurer for højdemålerkontrol før hver udflyvning.
- b) Luftfartsforetagendet skal fastlægge procedurer for højdemålerindstillinger for alle faser af en flyvning under hensyntagen til de procedurer, der er fastlagt af den stat, som flyvepladsen eller luftrummet befinder sig i, hvis det er relevant.«

(b) SPO.OP.110 affattes således:

»SPO.OP.110 Flyvepladsens operationelle minima — flyvemaskiner og helikoptere

- a) Luftfartsforetagendet skal angive flyvepladsens operationelle minima for hver afgang-, ankomst- eller alternativ flyveplads, der planlægges anvendt, for at sikre adskillelse mellem luftfartøj og terræn og hindringer og for at mindske risikoen for tab af visuelle referencer under det visuelle flyvesegment af instrumentindflyvningsoperationer.
- b) Den metode, der anvendes til at fastsætte de operationelle minima for flyvepladsen, skal tage hensyn til alle følgende elementer:
 - 1) luftfartøjets type, præstation og betjeningssegenskaber
 - 2) det disponible udstyr på luftfartøjet til navigation, tilegnelse af visuelle referencer og/eller styring af flyvevejen under start, indflyvning, landing og afbrudt indflyvning
 - 3) eventuelle betingelser eller begrænsninger angivet i flyvehåndbogen (AFM)
 - 4) dimensioner og karakteristika for de baner eller endelige indflyvnings- og startområder (FATO'er), som måtte blive valgt til anvendelse
 - 5) de disponible visuelle og ikkevisuelle hjælpemidlers og infrastrukturens tilstrækkelighed og ydeevne
 - 6) den hindringsfrie højde over vand eller land (OCA/H) for instrumentindflyvningsprocedurerne (IAP'erne)
 - 7) hindringerne i stigningsområdet og den nødvendige frihøjdemargin
 - 8) eventuelle ikkestandardiserede karakteristika for flyvepladsen, IAP'en eller lokalmiljøet
 - 9) flyvebesætningens sammensætning, kompetence og erfaring
 - 10) IAP'en
 - 11) flyvepladsens karakteristika og de luftfartstjenester (ANS), der er til rådighed
 - 12) eventuelle minima, der kan bekendtgøres af den stat, hvor flyvepladsen er beliggende
 - 13) forholdene som foreskrevet i eventuelle specifikke godkendelser for operationer ved lav sigtbarhed (LVO'er) eller operationer med operationel godskrivning og
 - 14) luftfartsforetagendets relevante operationelle erfaring.
- c) Luftfartsforetagendet skal angive metoden til at bestemme de operationelle minima for flyvepladsen i driftshåndbogen.«

(c) SPO.OP.111 udgår.

(d) SPO.OP.112 affattes således:

»SPO.OP.112 Flyvepladsens operationelle minima — cirklingsindflyvning med flyvemaskiner

- a) Den mindste nedstigningshøjde (MDH) for cirklingsindflyvningsoperationer med flyvemaskiner må ikke være lavere end den højeste værdi af følgende:
 - 1) den bekendtgjorte hindringsfrie højde ved cirkling for flyvemaskinekategori
 - 2) den mindste cirklingshøjde i tabel 1 eller
 - 3) beslutningshøjden (DH)/MDH for den foregående IAP.
- b) Den mindste sigtbarhed ved en cirklingsindflyvningsoperation med flyvemaskiner skal være den højeste værdi af følgende:
 - 1) den krævede sigtbarhed ved cirkling for flyvemaskinekategori, hvis en sådan er bekendtgjort eller
 - 2) den mindste sigtbarhed i tabel 1.

Tabel 1

MDH og mindste sigtbarhed ved cirkling afhængigt af flyvemaskinekategori

	Flyvemaskinekategori			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Mindste VIS (m)	1 500	1 600	2 400	3 600«

(e) I SPO.OP.140 affattes litra b) således:

»b) Før flyvningen påbegyndes, skal luftfartøjschefen være bekendt med alle tilgængelige meteorologiske oplysninger af relevans for den planlagte flyvning. Forberedelserne til en flyvning, der rækker ud over den umiddelbare nærhed af afgangstedet, og enhver flyvning i henhold til IFR, skal omfatte:

- 1) en undersøgelse af de foreliggende aktuelle meteorologiske meldinger og vejrudsigter og
- 2) planlægning af alternative forholdsregler for at tage højde for, at flyvningen måske ikke kan gennemføres som planlagt pga. vejrforholdene.«

(f) Følgende indsættes som SPO.OP.143 og SPO.OP.144:

»SPO.OP.143 Planlægningsminima for ankomstalternative flyvepladser — flyvemaskiner

En flyveplads må ikke angives som en ankomstalternativ flyveplads, medmindre de foreliggende aktuelle meteorologiske oplysninger for perioden fra en time før til en time efter det forventede ankomsttidspunkt eller fra det faktiske afgangstidspunkt til en time efter det forventede ankomsttidspunkt, afhængigt af hvilken periode der er kortest, viser

- a) for en alternativ flyveplads med en instrumentindflyvningsoperation, der er til rådighed med DH på under 250 ft
 - 1) en skydækkeshøjde på mindst 200 ft over DH eller MDH i forbindelse med instrumentindflyvningsoperationen og
 - 2) en sigtbarhed på mindst det højeste af 1 500 m og 800 m over instrumentindflyvningsoperationens RVR/VIS-minima eller
- b) for en alternativ flyveplads med en instrumentindflyvningsoperation med DH eller MDH på 250 ft eller mere
 - 1) en skydækkeshøjde på mindst 400 ft over DH eller MDH i forbindelse med instrumentindflyvningsoperationen og
 - 2) en sigtbarhed på mindst 3 000 m eller
- c) for en alternativ flyveplads uden en instrumentindflyvningsprocedure
 - 1) en skydækkeshøjde på mindst det højeste af 2 000 ft og den mindste sikre IFR-højde og
 - 2) en sigtbarhed på mindst 5 000 m.

SPO.OP.144 Planlægningsminima for ankomstalternative flyvepladser — helikoptere

Luftfartsforetagendet må kun vælge en flyveplads som en ankomstalternativ flyveplads, hvis de foreliggende aktuelle meteorologiske oplysninger for perioden fra en time før til en time efter det forventede ankomsttidspunkt eller fra det faktiske afgangstidspunkt til en time efter det forventede ankomsttidspunkt, afhængigt af hvilken periode der er kortest, viser

- a) for en alternativ flyveplads med en IAP:
 - 1) en skydækkeshøjde på mindst 200 ft over DH eller MDH i forbindelse med IAP'en og
 - 2) en sigtbarhed på mindst 1 500 m om dagen eller 3 000 m om natten eller

- b) for en alternativ flyveplads uden en IAP:
- 1) en skydækkeshøjde på mindst det højeste af 2 000 ft og den mindste sikre IFR-højde og
 - 2) en sigtbarhed på mindst 1 500 m om dagen eller 3 000 m om natten.«
- (g) I SPO.OP.145 affattes litra a) således:
- »a) For IFR-flyvninger skal luftfartøjschefen i flyveplanen angive mindst én startalternativ flyveplads, hvor vejrforholdene tillader landing, hvis vejrforholdene på afgangsflyvepladsen svarer til eller er dårligere end de gældende operationelle minima for flyvepladsen, eller hvis det af andre grunde ikke er muligt at returnere til afgangsflyvepladsen.«
- (h) I SPO.OP.170 affattes litra a) og b) således:
- »a) Luftfartøjschefen må kun påbegynde eller fortsætte en VFR-flyvning, hvis de seneste tilgængelige meteorologiske oplysninger viser, at vejrforholdene langs ruten og på det tilsigtede ankomststed på det forventede tidspunkt for benyttelse vil svare til eller være bedre end de gældende operationelle minima ved VFR.
- b) Luftfartøjschefen må kun påbegynde eller fortsætte en IFR-flyvning mod den planlagte ankomstflyveplads, når de senest tilgængelige meteorologiske oplysninger viser, at vejrforholdene på ankomstflyvepladsen eller mindst én ankomstalternativ flyveplads på det forventede ankomsttidspunkt svarer til eller er bedre end de gældende operationelle minima for flyvepladsen.«
- (i) SPO.OP.180 affattes således:

»SPO.OP.180 Startforhold — flyvemaskiner og helikoptere

Inden starten påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig, at:

- a) vejrforholdene på flyvepladsen eller driftsstedet og forholdene på den bane eller det FATO, der påregnes anvendt, ikke er til hinder for en sikker start og udflyvning og
 - b) de valgte operationelle minima for flyvepladsen er i overensstemmelse med alle følgende punkter:
 - 1) det operative jordbaserede udstyr
 - 2) de operative luftfartøjssystemer
 - 3) luftfartøjets præstation
 - 4) flyvebesætningens kvalifikationer.«
- (j) SPO.OP.210 affattes således:

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

Inden en indflyvningsoperation påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig, at:

- a) vejrforholdene på flyvepladsen eller driftsstedet og forholdene på den bane eller det FATO, der påregnes anvendt, i ikke er til hinder for en sikker indflyvning, landing eller go-around ud fra de oplysninger om præstation, der er indeholdt i driftshåndbogen og
 - b) de valgte operationelle minima for flyvepladsen er i overensstemmelse med alle følgende punkter:
 - 1) det operative jordbaserede udstyr
 - 2) de operative luftfartøjssystemer
 - 3) luftfartøjets præstation
 - 4) flyvebesætningens kvalifikationer.«
- (k) SPO.OP.215 affattes således:

»SPO.OP.215 Indflyvningens påbegyndelse og fortsættelse

- a) For flyvemaskiner, hvor den rapporterede sigtbarhed (VIS) eller den styrende RVR for landingsbanen er mindre end det gældende minimum, må instrumentindflyvningsoperationen ikke fortsættes:
 - 1) forbi punktet, hvor flyvemaskinen er 1 000 ft over flyvepladsens niveau eller

- 2) ind i det endelige indflyvningssegment (FAS), hvis DH eller MDH er højere end 1 000 ft.
 - b) For helikoptere, hvor den rapporterede RVR er på under 550 m og den styrende RVR for landingsbanen er mindre end det gældende minimum, må instrumentindflyvningsoperationen ikke fortsættes:
 - 1) forbi punktet, hvor helikopteren er 1 000 ft over flyvepladsens niveau eller
 - 2) ind i FAS, hvis DH eller MDH er højere end 1 000 ft.
 - c) Hvis den krævede visuelle reference ikke er fastslået, skal en afbrudt indflyvning udføres ved eller før DA/H eller MDA/H.
 - d) Hvis den krævede visuelle reference ikke opretholdes efter DA/H eller MDA/H, skal der straks udføres en go-around.
 - e) Uanset litra a) kan en instrumentindflyvning fortsættes til DA/H eller MDA/H, hvis der ikke rapporteres en RVR, og den rapporterede VIS er lavere end, men den omregnede meteorologiske sigtbarhed (CMV) er større end det gældende minimum.
 - f) Uanset litra a) og b) kan en instrumentindflyvning fortsættes til DA/H eller MDA/H, hvis den ikke er med henblik på landing. En afbrudt indflyvning udføres ved eller før DA/H eller MDA/H.«
- (l) Følgende tilføjes som SPO.OP.235:

»SPO.OP.235 EFVS 200-operationer

- a) Et luftfartsforetagende, der har til hensigt at udføre EFVS 200-operationer med operationel godskrivning og uden særlig godkendelse, skal sikre, at:
 - 1) luftfartøjet er certificeret til de planlagte operationer
 - 2) der kun anvendes baner, FATO'er og IAP'er, der er egnede til EFVS-operationer
 - 3) flyvebesætningen har kompetence til at udføre den planlagte operation, og et trænings- og kontrolprogram for flyvebesætningsmedlemmerne og relevant personale, der deltager i forberedelsen af flyvningen, er fastlagt
 - 4) der er fastlagt operationelle procedurer
 - 5) alle relevante oplysninger er dokumenteret i minimumsudstyslisten (MEL)
 - 6) alle relevante oplysninger er dokumenteret i vedligeholdelsesprogrammet
 - 7) sikkerhedsvurderinger er udført og præstationsindikatorer er fastlagt for at overvåge sikkerhedsniveauet for operationen og
 - 8) de operationelle minima for flyvepladsen tager hensyn til det anvendte systems funktionsduelighed.
 - b) Luftfartsforetagendet må ikke udføre EFVS 200-operationer, når der udføres LVO'er.
 - c) Uanset litra a), punkt 1), kan luftfartsforetagendet anvende EVS'er, der opfylder minimumskriterierne for udførelse af EFVS 200-operationer, forudsat at dette er godkendt af den kompetente myndighed.«
-