

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2018/1975**af 14. december 2018****om ændring af forordning (EU) nr. 965/2012 for så vidt angår krav til flyveoperationer for svævefly og electronic flight bags**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

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

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ⁽²⁾ fastsættes sikkerhedsbetingelserne for flere typer flyveoperationer med forskellige kategorier af luftfartøjer, herunder svævefly.
- (2) Operatører, der forestår operation af de luftfartøjer, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra b), nr. i) og ii), i forordning (EU) 2018/1139, skal opfylde de relevante væsentlige krav i bilag V til nævnte forordning.
- (3) I Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976 ⁽³⁾ fastsættes der særlige bestemmelser for operation af svævefly. Fra datoen for anvendelsen af nævnte forordning bør disse operationer ikke længere være omfattet af de almindelige bestemmelser for flyveoperationer, der er fastsat i forordning (EU) nr. 965/2012. Bestemmelserne om tilsyn med flyveoperationer, som føres af de kompetente myndigheder i medlemsstaterne, og som er fastsat i artikel 3 i forordning (EU) nr. 965/2012 og bilag II til nævnte forordning, bør imidlertid fortsat finde anvendelse på flyveoperationer med svævefly, eftersom disse krav ikke er specifikke for en bestemt type flyveoperation, men anvendes horisontalt på alle flyveoperationer.
- (4) Forordning (EU) nr. 965/2012 bør derfor ændres for at tage hensyn til de nye bestemmelser for operationer med svævefly og præcisere, hvilke bestemmelser i nævnte forordning, der fortsat finder anvendelse på operationer med svævefly.
- (5) I betragtning af den tætte forbindelse mellem bestemmelserne i gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976 og bestemmelserne i denne forordning bør deres anvendelsesdatoer tilpasses til hinanden.
- (6) I 2014 indførte ICAO i del I og del III, afsnit II, i bilag 6 bestemmelser for anvendelsen af electronic flight bags til erhvervmæssige lufttransportoperationer. Disse bestemmelser indeholder almene krav til anvendelsen af electronic flight bags og desuden et krav om en operationel godkendelse af anvendelsen af electronic flight bag-applikationer, der benyttes med henblik på sikker operation af luftfartøjet. Derfor er det nødvendigt at tilpasse forordning (EU) nr. 965/2012 til ICAO's bestemmelser ved at indføre en ny bestemmelse med almene krav til anvendelsen af electronic flight bags til erhvervmæssige lufttransportoperationer og nye bestemmelser til støtte for operationel godkendelse af anvendelsen af electronic flight bag-applikationer, i forbindelse med hvilke en eventuel svigtsituation klassificeres som mindre eller derunder.
- (7) I 2014 indførte ICAO i del II og del III, afsnit III, i bilag 6 også bestemmelser for anvendelsen af electronic flight bags til almenflyvning. Disse bestemmelser indeholder almene krav til anvendelsen af electronic flight bags og desuden et krav om, at de kontraherende stater fastlægger kriterierne for anvendelsen af electronic flight bag-applikationer, der benyttes med henblik på sikker operation af luftfartøjer. Derfor er det nødvendigt at tilpasse forordning (EU) nr. 965/2012 til ICAO's bestemmelser ved at indføre nye bestemmelser for ikkeerhvervmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer og for specialoperationer med komplekse motordrevne

⁽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).

⁽³⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976 af 14. december 2018 om gennemførelsesbestemmelser for operation af svævefly i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2018/1139 (se side 64 i denne EUT).

luftfartøjer, nye bestemmelser med almene krav til anvendelsen af electronic flight bags og krav til anvendelsen af electronic flight bag-applikationer, i forbindelse med hvilke en eventuel svigtsituation klassificeres som mindre eller derunder. Desuden ændrer denne forordning forordning (EU) nr. 965/2012 ved at bringe kravene til bærbart elektronisk udstyr til ikke-erhvervs mæssige operationer med andre luftfartøjer end komplekse motordrevne luftfartøjer i overensstemmelse med ICAO's generelle bestemmelser.

- (8) Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur har i overensstemmelse med artikel 75, stk. 2, litra b) og c), og artikel 76, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1139 udarbejdet et udkast til gennemførelsesbestemmelser for operationer med svævefly og forelagt dem for Kommissionen i form af udtalelser ⁽¹⁾.
- (9) Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur har i overensstemmelse med artikel 75, stk. 2, litra b) og c), og artikel 76, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1139 udarbejdet et udkast til gennemførelsesbestemmelser for anvendelsen af electronic flight bags og forelagt disse for Kommissionen i form af udtalelser ⁽²⁾.
- (10) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat ved artikel 127 i forordning (EU) 2018/1139 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Ændring af forordning (EU) nr. 965/2012

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

1) I artikel 1 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1, 2 og 3 affattes således:

»1. Ved denne forordning fastsættes gennemførelsesbestemmelser for flyveoperationer med flyvemaskiner og helikoptere, herunder rampeinspektioner af operatørens luftfartøjer, som er underlagt sikkerhedsmæssigt tilsyn i en anden stat, når de lander på flyvepladser beliggende i det område, som er underlagt traktaternes bestemmelser.

2. Ved denne forordning fastsættes ligeledes gennemførelsesbestemmelser for udstedelse, opretholdelse, ændring, begrænsning, inddragelse eller tilbagekaldelse af certifikater fra operatører af luftfartøjer, med undtagelse af balloner og svævefly, som omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra b), nr. i) og ii), i forordning (EU) 2018/1139, der udfører erhvervs mæssige lufttransportoperationer, certifikatindehavernes rettigheder og ansvar, samt på hvilke betingelser operationer af hensyn til sikkerheden skal forbydes, begrænses eller pålægges visse betingelser.

3. Ved denne forordning fastlægges ligeledes gennemførelsesbestemmelser angående betingelser og procedurer for erklæringer udstedt af operatører, der udfører erhvervs mæssige specialoperationer med flyvemaskiner og helikoptere eller ikke-erhvervs mæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer, herunder ikke-erhvervs mæssige specialoperationer med komplekse motordrevne luftfartøjer, om, at de har kvalifikationer og midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med operationen af luftfartøjer, og for tilsynet med disse operatører.«

b) Stk. 7 affattes således:

»7. Denne forordning anvendes ikke på flyveoperationer med balloner og svævefly. For så vidt angår flyveoperationer med balloner, bortset fra forankrede gasballoner, og svævefly finder kravene i artikel 3 vedrørende tilsyn imidlertid anvendelse.«

2) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) Nr. 1), 1a) og 1b) affattes således:

»1) »flyvemaskine«: et kraftdrevet luftfartøj med faste vinger, som er tungere end luft, og som under flyvning bæres oppe af luftens dynamiske reaktion mod dets vinger

1a) »helikopter«: et luftfartøj, som er tungere end luft, og som under flyvning hovedsagelig bæres oppe ved luftens reaktioner på én eller flere kraftdrevne rotoror på i det væsentlige lodrette akser

1b) »ballon«: et bemanded luftfartøj, der er lettere end luft, som ikke er motordrevet, og som holdes flyvende ved brug af enten en gas, der er lettere end luft eller et luftbåret varmeapparat, herunder gasballoner, luftballoner, blandede balloner og, selv om de er motordrevne, varmluftskibe«.

⁽¹⁾ Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs udtalelse nr. 07/2017 af 23. august 2017 om et udkast til Kommissionens forordning om revisionen af de operationelle bestemmelser for svævefly.

⁽²⁾ Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs udtalelse nr. 10/2017 af 18. december 2017 om et udkast til Kommissionens forordning om ændring af forordning (EU) nr. 965/2012.

b) Som nr. 1c), 1d) og 1e) indsættes:

- »1c) »svævefly«: et luftfartøj, som er tungere end luft, og som under flyvning bæres oppe af luftens dynamiske reaktioner mod de faste løfteflader, hvis frie flyvning ikke afhænger af en motor
- 1d) »erhvervsmæssig operation«: en anvendelse mod betaling eller en anden form for vederlag af et luftfartøj, der er tilgængelig for offentligheden eller, når anvendelsen ikke er tilgængelig for offentligheden, udføres i henhold til en kontrakt mellem en operatør og en kunde, hvor kunden ikke udøver kontrol over operatøren
- 1e) »forankret gasballon«: en gasballon med et forankringssystem, som kontinuerligt forankrer ballonen til et fast punkt under flyvning«

c) Nr. 9) affattes således:

- »9) »introduktionsflyvning«: en flyveoperation mod betaling eller anden form for vederlag bestående af en rundflyvning af kort varighed med det formål at tiltrække nye elever eller nye medlemmer, som tilbydes af en træningsorganisation, som omhandlet i artikel 10a i Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 (*), eller af en organisation, der er oprettet med det formål at fremme sports- eller fritidsflyvning

(*) Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 af 3. november 2011 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 311 af 25.11.2011, s. 1).«

3) I artikel 5 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

- »1. Operatører må alene operere en flyvemaskine eller en helikopter med henblik på erhvervsmæssige lufttransportoperationer som anført i bilag III og IV.«

b) Stk. 2, litra b), affattes således:

- »b) flyvemaskiner og helikoptere, som benyttes til transport af farligt gods«

c) Stk. 4, 5 og 6 affattes således:

- »4. Operatører, der udfører ikkeerhvervsmæssige operationer, herunder ikkeerhvervsmæssige specialoperationer med andre flyvemaskiner og helikoptere end komplekse motordrevne flyvemaskiner og helikoptere, må udelukkende operere luftfartøjet i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag VII.

5. Træningsorganisationer som omhandlet i artikel 10a i forordning (EU) nr. 1178/2011, som har deres hovedforretningssted i en medlemsstat, skal ved udførelsen af flyvetræning i, inden for eller ud af Unionen operere:

- a) komplekse motordrevne flyvemaskiner og helikoptere i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag VI
- b) andre flyvemaskiner og helikoptere i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag VII.

6. Operatører må udelukkende operere en flyvemaskine eller en helikopter med henblik på erhvervsmæssige specialoperationer i overensstemmelse med kravene i bilag III og VIII.«

4) I artikel 6 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 3 affattes således:

- »3. Uanset artikel 5 i nærværende forordning, og uden at det berører artikel 18, stk. 2, litra b), i forordning (EU) 2018/1139 og subpart P i bilag I til Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 (*) vedrørende flyvetilladelser, skal følgende flyvninger fortsat opereres i henhold til de nationale forskrifter i den medlemsstat, hvor operatøren har sit hovedforretningssted eller, hvis operatøren ikke har et hovedforretningssted, det sted, hvor operatøren er etableret eller har bopæl:

- a) flyvninger, som konstruktions- eller produktionsorganisationer foretager inden for rammerne af deres rettigheder i forbindelse med indførelse eller ændring af typer af flyvemaskiner eller helikoptere
- b) flyvninger uden passagerer eller fragt, hvor flyvemaskinen eller helikopteren bringes til overhaling, reparation, vedligeholdelseeftersyn, inspektioner, levering, eksport eller lignende formål.

(*) Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 af 3. august 2012 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer (EUT L 224 af 21.8.2012, s. 1).«

- b) Stk. 4a ændres således:
- i) Det indledende afsnit affattes således:
- »4a. Uanset artikel 5, stk. 1 og 6, kan følgende operationer med andre flyvemaskiner og helikoptere end komplekse motordrevne flyvemaskiner og helikoptere gennemføres i overensstemmelse med bilag VII:«
- ii) litra c) affattes således:
- »c) introduktionsflyvninger, faldskærmsudspring, slæb af svævefly eller kunstflyvninger udført af enten en træningsorganisation som omhandlet i artikel 10a i forordning (EU) nr. 1178/2011, der har sit hovedforretningssted i en medlemsstat, eller en organisation, der er oprettet med det formål at fremme sports- eller fritidsflyvning, på betingelse af, at organisationen opererer luftfartøjet i kraft af ejerskab eller dry lease, at flyvningen ikke giver overskud, der distribueres uden for organisationen, og — såfremt ikke-medlemmer af organisationen er involveret — at sådanne flyvninger kun udgør en marginal aktivitet i organisationen.«
- 5) I artikel 10 foretages følgende ændringer:
- a) I stk. 1 slettes nummereringen af stykkerne, og andet afsnit affattes således:
- »Den anvendes fra den 28. oktober 2012.«
- b) Stk. 2-6 udgår.
- 6) Bilag I, II, III, IV, V, VI, VII og VIII ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Ikrafttræden og anvendelse

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

Den anvendes fra den 9. juli 2019.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 14. december 2018.

På Kommissionens vegne
Jean-Claude JUNCKER
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) Punkt 6 udgår.

b) Punkt 11a udgår.

c) Som punkt 42a, 42b og 42c indsættes:

»42a. »EFB-applikation«: en softwareapplikation, der er installeret på en EFB-host-plattform, og som leverer en eller flere specifikke operationelle funktioner til støtte for flyveoperationer

42b. »EFB-host-plattform«: det hardwareudstyr, der indeholder databehandlingskapaciteterne og basissoftwaren, herunder operativsystemet og input/output-softwaren

42c. »EFB-system«: den hardware (herunder batterier, tilslutningsmuligheder og input/output-komponenter) og software (herunder databaser og operativsystemet), der er nødvendig for at støtte de(n) planlagte EFB-applikation(er)«.

d) Som punkt 44a indsættes:

»44a. »electronic flight bag (EFB)«: et elektronisk informationssystem bestående af udstyr og applikationer bestemt til flyvebesætningen, som gør det muligt opbevare, ajourføre, vise og bearbejde EFB-funktioner til støtte for flyveoperationer eller -tjenester.«

e) Punkt 57 udgår.

f) Som punkt 69a indsættes:

»69a. »brugergrænseflade (HMI)«: en komponent i visse anordninger, der er i stand til at håndtere interaktioner mellem menneske og maskine. Grænsefladen består af hardware og software, som muliggør, at brugerinput fortolkes og behandles af maskiner eller systemer, som derefter forsyner brugeren med de ønskede resultater«.

g) Punkt 78a affattes således:

»78a. »mindre svigtsituation«: en svigtsituation, der ikke i væsentligt omfang mindsker luftfartøjets sikkerhed, og som indebærer forholdsregler fra flyvebesætningen, som ligger inden for deres kompetencer«.

h) Som punkt 78b indsættes:

»78b. »misbrug af stoffer«: et flyvebesætningsmedlems, et kabinebesætningsmedlems eller andet flyvesikkerheds-sensitivt personales brug af et eller flere psykoaktive stoffer på en måde, der:

a) udgør en direkte fare for brugeren eller bringer andres liv, helbred eller velfærd i fare og/eller

b) forårsager eller forværrer et erhvervmæssigt, socialt, mentalt eller fysisk problem eller tilsvarende sygdom«.

i) Som punkt 96a og 96b indsættes:

»96a. »bærbar EFB«: en bærbar EFB-host-plattform, der anvendes i cockpittet, og som ikke er en del af det certificerede luftfartøjs konfiguration

96b. »bærbart elektronisk udstyr (PED)«: enhver form for elektronisk udstyr, typisk, men ikke udelukkende forbrugerelektronik, der bringes om bord på luftfartøjet af flyvebesætningsmedlemmer og passagerer eller som del af fragten, og som ikke er en del af det certificerede luftfartøjs konfiguration. Det omfatter alt udstyr, der er i stand til at forbruge elektrisk energi. Den elektriske energi kan leveres fra interne kilder som f.eks. batterier (opladelige eller ikke-opladelige), eller udstyret kan tilsluttes til specifikke strømkilder i luftfartøjet«.

j) Som punkt 120a og 120b indsættes:

»120 a. »EFB-applikation af type A«: en EFB-applikation, hvis funktionsfejl eller forkerte anvendelse ikke påvirker sikkerheden

120b. »EFB-applikation af type B«: en EFB-applikation:

a) hvis funktionsfejl eller forkerte anvendelse klassificeres som en mindre svigtsituation eller derunder, og

b) som hverken erstatter eller overlapper noget system eller nogen funktion, der kræves i henhold til luftdygtighedsbestemmelser, luftrumskrav eller operationelle regler«.

2) Bilag II ændres således:

a) Punkt ARO.GEN.120, litra d), affattes således:

»d) Den kompetente myndighed evaluerer alle alternative måder for overensstemmelse, som foreslås af en organisation i henhold til:

- 1) punkt ORO.GEN.120, litra b), i bilag III (del-ORO) til nærværende forordning
- 2) for balloner, punkt BOP.ADD.010 i bilag II (del-BOP) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 (*), eller
- 3) for svævefly, punkt SAO.DEC.100, litra c), i bilag II (del-SAO) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976 (**)

ved at analysere den fremlagte dokumentation og ved om nødvendigt at gennemføre en inspektion af organisationen.

Når den kompetente myndighed finder, at de alternative måder for overensstemmelse overholder gennemførelsesbestemmelserne, skal den uden unødigt forsinkelse:

- 1) meddele ansøgeren, at de alternative måder for overensstemmelse kan gennemføres, og evt. ændre ansøgerens godkendelse, specialoperationstilladelse eller certifikat i overensstemmelse hermed samt
- 2) underrette agenturet om deres indhold, herunder kopier af alle relevante dokumenter
- 3) underrette andre medlemsstater om alternative måder for overensstemmelse, som er blevet accepteret.

(*) Kommissionens forordning (EU) 2018/395 af 13. marts 2018 om gennemførelsesbestemmelser for flyvning med balloner i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 71 af 14.3.2018, s. 10).

(**) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976 af 14. december 2018 om gennemførelsesbestemmelser for operation af svævefly i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2018/1139 (EUT L 326 af 20.12.2018, s. 64).«

b) Punkt ARO.GEN.345, litra a), affattes således:

»a) Når den kompetente myndighed modtager en erklæring fra en organisation, der gennemfører eller agter at gennemføre aktiviteter, for hvilke en erklæring er påkrævet, skal myndigheden bekræfte, at erklæringen indeholder alle de oplysninger, der kræves:

- 1) i henhold til ORO.DEC.100 i bilag III (del-ORO) til nærværende forordning
- 2) for operatører af balloner, i henhold til BOP.ADD.100 i bilag II (del-BOP) til forordning (EU) 2018/395 eller
- 3) for operatører af svævefly, i henhold til SAO.DEC.100 i bilag II (del-SAO) til gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976

Efter at have verificeret de krævede oplysninger skal den kompetente myndighed bekræfte modtagelsen af erklæringen over for organisationen.«

c) Tabellen (EASA-formular 139) i tillæg II erstattes af følgende:

»OPERATIONSSPECIFIKATIONER (i overensstemmelse med de godkendte betingelser i driftshåndbogen)				
Kontaktoplysninger — udstedende myndighed Telefon ⁽¹⁾ : _____ Fax nr.: _____ E-mail: _____				
AOC ⁽²⁾ :	Operatørens navn ⁽³⁾ : Dba-firmanavn:	Dato ⁽⁴⁾ :	Underskrift:	
Operationsspecifikation nr.:				
Luftfartøjsmodel ⁽⁵⁾ : Registreringsmærker ⁽⁶⁾ :				
Typer af operationer: Erhvervmæssig 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 Indflyvning og landing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹¹⁾ RVR ⁽¹²⁾ : m DA/H: ft RVR: m	
RVSM ⁽¹³⁾ <input type="checkbox"/> Ikke relevant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹⁴⁾ <input type="checkbox"/> Ikke relevant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maksimal omdirigerings- ⁽¹⁵⁾ : min.	
Komplekse navigationsspecifikationer for PBN-operationer ⁽¹⁶⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁷⁾
Minimumsspecifikationer for navigationspræstation (MNPS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operationer med enmotorede turbineflyvemaskiner om natten eller under instrumentvejrforhold (IMC) (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽¹⁸⁾	
Helikopteroperationer med NVIS-systemer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operationer med helikopterens hejseanordning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Helikopterambulancetjenester	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Offshoreoperationer med helikopter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Træning af kabinebesætning ⁽¹⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Udstedelse af kabinebesætningscertifikat ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Anvendelse af EFB-applikationer af type B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²¹⁾	
Vedvarende luftdygtighed	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²²⁾	
Andre ⁽²³⁾				

- (¹) Den kompetente myndigheds telefon- og faxnummer, inkl. landekode. E-mailadresse, hvis en sådan haves.
- (²) Indsæt nummer på tilhørende AOC.
- (³) Angiv operatørens registrerede navn og firmanavn, hvis det er forskelligt. Angiv »Dba« (for »Doing business as«) før firmanavnet.
- (⁴) Udstedelsesdato for operationsspecifikationer (dd-mm-åååå) og underskrift for repræsentanten for den kompetente myndighed.
- (⁵) Indsæt ICAO-betegnelse for luftfartøjsfabrikat, -model og -serie eller masterserie, hvis en serie er angivet (f.eks. Boeing-737-3K2 eller Boeing-777-232).
- (⁶) Registreringsmærkerne er anført i operationsspecifikationerne eller driftshåndbogen. I sidstnævnte tilfælde henvises der i de tilhørende operationsspecifikationer til den pågældende side i driftshåndbogen. Hvis 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) Indsæt gældende kategori for præcisionsindflyvning: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB eller CAT IIIC. Indsæt den mindste banesyndvidde (RVR) i m og beslutningshøjde (DH) i ft. Der bruges én linje pr. angivet indflyvningskategori.
- (¹²) Angiv den godkendte minimumsbanevidde (RVR) ved start i meter. En linje pr. godkendelse kan anvendes, hvis der indrømmes flere godkendelser.
- (¹³) Feltet »Ikke relevant« må kun markeres, hvis maksimumsgrænsen for luftfartøjet er under FL290.
- (¹⁴) Operationer med udvidet rækkevidde (ETOPS) gælder i øjeblikket kun for motorede luftfartøjer. Feltet »Ikke relevant« kan derfor markeres, hvis luftfartøjsmodellen har flere eller færre end to motorer.
- (¹⁵) Tærskelafstanden kan også angives (i NM) sammen med motortypen.
- (¹⁶) Performancebaseret navigation (PBN): Der bruges én linje for hver kompleks specifik PBN-godkendelse (f.eks. RNP AR APCH), med relevante begrænsninger eller betingelser anført i kolonnerne »Specifikation« og/eller »Bemærkninger«. 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.
- (¹⁷) Angiv om den specifikke godkendelse er begrænset til visse startbaneender og/eller flyvepladser.
- (¹⁸) Indsæt den pågældende kombination af skrog/motor.
- (¹⁹) Godkendelse til at gennemføre kursus og eksamen, som skal gennemføres af ansøgere, der søger om kabinebesætningscertifikat som anført i bilag V (del-CC) til forordning (EU) nr. 1178/2011.
- (²⁰) Godkendelse til at udstede kabinebesætningscertifikat som anført i bilag V (del-CC) til forordning (EU) nr. 1178/2011.
- (²¹) Indsæt listen over EFB-applikationer af type B sammen med henvisningen til EFB-hardwaren (for bærbare EFB'er). Denne liste er enten anført i operationsspecifikationerne eller driftshåndbogen. I sidstnævnte tilfælde henvises der i de tilhørende operationsspecifikationer til den pågældende side i driftshåndbogen.
- (²²) Navnet på den person/organisation, der er ansvarlig for at sikre, at luftfartøjets vedvarende luftdygtighed opretholdes, og en henvisning til den bestemmelse, der indeholder kravet, f.eks. subpart G i bilag I (del-M) til forordning (EU) nr. 1321/2014.
- (²³) Andre godkendelser eller data må angives her. Anvend én linje (eller én blok med flere linjer) pr. godkendelse (f.eks. kortbaneoperationer, operationer med stejl indflyvning, helikopteroperationer til/fra sted af almen interesse, helikopteroperationer over et fjendtligt miljø beliggende uden for et fortættet område, helikopteroperationer uden mulighed for sikker nødlanding, operationer med øgede krængningsvinkler, maksimal afstand fra egnede flyvepladser for motorede flyvemaskiner uden ETOPS-godkendelse og luftfartøjer, der anvendes til ikke-erhvervs-mæssige operationer).

EASA-formular 139, 4. udgave.»

3) I bilag III foretages følgende ændringer:

a) Punkt ORO.GEN.110, litra k), affattes således:

»k) Uanset litra j) skal operatører, der udfører erhvervs-mæssige operationer med et af følgende luftfartøjer, sikre, at flyvebesætningen har fået en passende træning eller instruktion, til at de kan genkende ikke-angivet, farligt gods, der medbringes om bord af passagerer eller som fragt:

- 1) en enmotoret propeldrevet flyvemaskine med en MCTOM på 700 kg eller derunder og med en MOPSC på 5 eller derunder, der opereres i en flyvning, som starter og lander på samme flyveplads eller operationelle udgangspunkt og udføres som en VFR-operation om dagen, eller
- 2) en anden helikopter end komplekse motordrevne helikoptere, enmotoret og med en MOPSC på 5 eller derunder, der opereres i en flyvning, som starter og lander på samme flyveplads eller operationelle udgangspunkt og udføres som en VFR-operation om dagen.»

b) I punkt ORO.MLR.101 affattes indledningen således:

»Undtagen for operationer, hvor der anvendes enmotorede, propeldrevne flyvemaskiner med en MOPSC på 5 eller ikke-komplekse helikoptere, som er enmotorede, og som har en MOPSC på 5 eller derunder, der starter og lander på samme flyveplads eller operationelle udgangspunkt under visuelle flyveregler (VFR) om dagen, skal driftshåndbogens overordnede opbygning være som følger:«

- c) Punkt ORO.FC.005, litra b), affattes således:
- »b) AFSNIT 2, hvori der fastlægges yderligere krav til erhvervsmæssige lufttransportoperationer undtagen erhvervsmæssige lufttransportoperationer med passagerer, der udføres i henhold til visuelle flyveregler (VFR) om dagen, og som starter og slutter på samme flyveplads eller driftssted og inden for et lokalområde udpeget af den kompetente myndighed, med:
 - 1) enmotorede propeldrevne flyvemaskiner med en MCTOM på 5 700 kg eller derunder og med en MOPSC på 5 eller derunder, eller
 - 2) andre helikoptere end komplekse motordrevne helikoptere, når disse andre helikoptere er enmotorede og har en MOPSC på 5 eller derunder.«
- d) Punkt ORO.FTL.105, nr. 13), affattes således:
- »13) »flyvetid«: for flyvemaskiner tidsrummet fra det tidspunkt, hvor et luftfartøj forlader sin standplads for at påbegynde flyvningen, til det tidspunkt, hvor det standser på den udpegede parkeringsplads, og alle motorerne eller propellerne er standset.«
- 4) I bilag IV foretages følgende ændringer:
- a) Punkt CAT.GEN.105 udgår.
 - b) Følgende indsættes som CAT.GEN.MPA.141:
 - »**CAT.GEN.MPA.141 Anvendelse af electronic flight bags (EFB'er)**
 - a) Hvis en EFB anvendes om bord på luftfartøjet, skal operatøren sikre, at den ikke har en negativ indvirkning på luftfartøjets systemer og udstyr eller flyvebesætningsmedlemmets evne til at operere luftfartøjet.
 - b) Operatøren må ikke anvende en EFB-applikation af type B, medmindre den er godkendt i overensstemmelse med subpart M i bilag V (del-SPA).«
 - c) I subpart A udgår afsnit 2.
 - d) I subpart B udgår afsnit 2.
 - e) Punkt CAT.POL.MAB.105, litra b), affattes således:
 - »b) Hvis masse- og balancedokumentationen udarbejdes ved hjælp af et computerstyret masse- og balancesystem, skal operatøren:
 - 1) efterprøve integriteten af disse uddata for at sikre, at dataene ligger inden for flyvehåndbogens begrænsninger og
 - 2) angive vejledning og procedurer for anvendelsen af det i sin driftshåndbog.«
 - f) Punkt CAT.POL.MAB.105, litra e), udgår.
 - g) I subpart C udgår afsnit 4.
 - h) I subpart D udgår afsnit 3.
- 5) I bilag V indsættes følgende som subpart M:

»SUBPART M

ELECTRONIC FLIGHT BAGS (EFB'er)

SPA.EFB.100 Anvendelse af electronic flight bags (EFB'er) — operationel godkendelse

- a) En operatør, som flyver erhvervsmæssig lufttransport, må kun anvende EFB-applikationer af type B, hvis operatøren har fået tilladelse til denne anvendelse af den kompetente myndighed.
- b) Med henblik på at opnå en operationel godkendelse fra den kompetente myndighed til at anvende en EFB-applikation af type B skal operatøren godtgøre, at:
 - 1) der er gennemført en risikovurdering af anvendelsen af den EFB-enhed, hvorpå applikationen anvendes, og af EFB-applikationen og dens tilknyttede funktion(er), der afdækker de tilknyttede risici og sikrer, at de styres og begrænses på passende vis
 - 2) EFB-enhedens og EFB-applikationens brugergrænseflader er blevet vurderet efter principperne for hensyntagen til menneskelige faktorer
 - 3) operatøren har oprettet et EFB-forvaltningssystem, og at procedurer og træningskrav til forvaltningen og anvendelsen af EFB-enheden og EFB-applikationen har fastlagt og gennemført. De skal omfatte procedurer for:
 - i) betjening af EFB'en

- ii) styringen af ændringer af EFB'en
- iii) styringen af EFB-data
- iv) vedligeholdelse af en EFB samt
- v) EFB-sikkerhed

4) EFB-host-plattformen er egnet til den planlagte anvendelse af EFB-applikationen.

Godtgørelsen skal være specifik for EFB-applikationen og den EFB-host-plattform, på hvilken applikationen er installeret.«

6) I bilag VI foretages følgende ændringer:

a) Følgende indsættes som NCC.GEN.131:

»NCC.GEN.131 Anvendelse af electronic flight bags (EFB'er)

- a) Hvis en EFB anvendes om bord på et luftfartøj, skal operatøren sikre, at den ikke har en negativ indvirkning på luftfartøjets systemer og udstyr eller flyvebesætningsmedlemmets evne til at operere luftfartøjet.
- b) Før anvendelse af en EFB-applikation af type B skal operatøren:
 - 1) gennemføre en risikovurdering af anvendelsen af den EFB-enhed, hvorpå applikationen anvendes, og af den pågældende EFB-applikation og dens tilknyttede funktion(er), der afdækker de tilknyttede risici og sikrer, at de styres og begrænses på passende vis. Risikovurderingen omhandler de risici, der er knyttet til EFB-enhedens og den pågældende EFB-applikations brugergrænseflader samt
 - 2) oprette et EFB-forvaltningssystem, som omfatter procedurer og træningskrav til forvaltningen og anvendelsen af enheden og EFB-applikationen.«

b) Punkt NCC.OP.200, litra b), affattes således:

- »b) Uanset litra a) kan sådanne situationer simuleres med flyveelever om bord, når træningsflyvninger udføres af en træningsorganisation, der er omhandlet i artikel 10a i forordning (EU) nr. 1178/2011.«

7) I bilag VII foretages følgende ændringer:

a) Punkt NCO.GEN.102 udgår.

b) Punkt NCO.GEN.103, litra a), affattes således:

- »a) starte og slutte på samme flyveplads eller operationelle udgangspunkt.«

c) Punkt NCO.GEN.105, litra a), nr. 4), iii), affattes således:

- »iii) at de instrumenter og det udstyr, som er nødvendigt, for at den pågældende flyvning kan gennemføres, er installeret i luftfartøjet og er operativt, medmindre operation med udstyr, der er ude af drift, er tilladt i henhold til minimumsudsyrlisten (MEL) eller et tilsvarende dokument, hvis relevant jf. punkt NCO.IDE.A.105 eller NCO.IDE.H.105.«

d) Punkt NCO.GEN.125 affattes således:

»NCO.GEN.125 Bærbart elektronisk udstyr

Luftfartøjschefen må ikke tillade personer om bord på et luftfartøj at anvende bærbart elektronisk udstyr, herunder electronic flight bag (EFB), som kan have en negativ indvirkning på luftfartøjets systemer og udstyr eller flyvebesætningsmedlemmets evne til at operere luftfartøjet.«

e) I punkt NCO.GEN.135 udgår litra c).

f) I punkt NCO.OP.120 affattes overskriften således:

»NCO.OP.120 Procedurer for støjbeholdelse — flyvemaskiner og helikoptere.«

g) Punkt NCO.OP.156 udgår.

h) Punkt NCO.OP.180, litra b), affattes således:

- »b) Uanset litra a) kan sådanne situationer simuleres med flyveelever om bord, når træningsflyvninger udføres af en træningsorganisation, der er omhandlet i artikel 10a i forordning (EU) nr. 1178/2011.«

i) Punkt NCO.POL.105, litra b), affattes således:

- »b) Vejningen skal foretages af luftfartøjsproducenten eller af en godkendt vedligeholdelsesorganisation.«

- j) Punkt NCO.IDE.A.160, litra a), affattes således:
- »a) Flyvemaskiner, bortset fra ELA 1-flyvemaskiner, skal være udstyret med mindst én manuel ildslukker:
 - 1) i cockpittet samt
 - 2) i hver passagerkabine, som er adskilt fra cockpittet, medmindre flyvebesætningen har let adgang til kabinen.«
 - k) I subpart D udgår afsnit 3.
- 8) I bilag VIII foretages følgende ændringer:
- a) Punkt SPO.GEN.005, litra c), nr. 2), affattes således:
- »2) faldskærmsudspring, slæb af svævefly med en flyvemaskine eller kunstflyvninger udført af enten en træningsorganisation, som har sit hovedforretningssted i en medlemsstat, og som er omhandlet i artikel 10a i forordning (EU) nr. 1178/2011, eller en organisation, der er oprettet med det formål at fremme sports- eller fritidsflyvning, på betingelse af, at organisationen opererer luftfartøjet i kraft af ejerskab eller dry lease, at flyvningen ikke giver overskud, der distribueres uden for organisationen, og — såfremt ikke-medlemmer af organisationen er involveret — at sådanne flyvninger kun udgør en marginal aktivitet i organisationen.«
- b) Punkt SPO.GEN.102 udgår.
- c) Punkt SPO.GEN.107, litra a), nr. 4), iii), affattes således:
- »iii) at de instrumenter og det udstyr, som er nødvendige for gennemførelsen af flyvningen, er installeret i luftfartøjet og er funktionsdygtige, medmindre flyvning med ikke-funktionsdygtigt udstyr er tilladt i henhold til den gældende minimumsudstysliste (MEL) eller et eventuelt tilsvarende dokument i overensstemmelse med punkt SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.A.105 eller SPO.IDE.H.105.«
- d) Følgende indsættes som SPO.GEN.131:
- »SPO.GEN.131 Anvendelse af electronic flight bags (EFB'er)**
- a) Hvis en EFB anvendes om bord på luftfartøjet, skal operatøren sikre, at den ikke har en negativ indvirkning på luftfartøjets systemer og udstyr eller flyvebesætningsmedlemmets evne til at operere luftfartøjet.
 - b) Før anvendelse af en EFB-applikation af type B skal operatøren:
 - 1) gennemføre en risikovurdering af anvendelsen af den EFB-enhed, hvorpå applikationen anvendes, og af den pågældende EFB-applikation og dens tilknyttede funktion(er), der afdækker de tilknyttede risici og sikrer, at de begrænses på passende vis. Risikovurderingen omhandler de risici, der er knyttet til EFB-enheden og den pågældende EFB-applikations brugergrænseflader samt
 - 2) oprette et EFB-forvaltningssystem, som omfatter procedurer og træningskrav til forvaltningen og anvendelsen af EFB-enheden og EFB-applikationen.«
- e) I punkt SPO.GEN.140 udgår litra c).
- f) Punkt SPO.POL.105, litra b), affattes således:
- »b) Vejningen skal foretages af luftfartøjsproducenten eller af en godkendt vedligeholdelsesorganisation.«
- g) Punkt SPO.IDE.A.180, litra a), affattes således:
- »a) Flyvemaskiner, bortset fra ELA 1-flyvemaskiner, skal være udstyret med mindst én manuel ildslukker:
 - 1) i cockpittet samt
 - 2) i hver kabineafdeling, som er adskilt fra cockpittet, medmindre flyvebesætningen har let adgang til afdelingen.«
 - h) I subpart D udgår afsnit 3.
-