



Dansk udgave

Retsforskrifter

57. årgang

24. april 2014

Indhold

II *Ikke-lovgivningsmæssige retsakter*

FORORDNINGER

- ★ **Kommissionens forordning (EU) nr. 379/2014 af 7. april 2014 om ændring af Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008** 1

DA

De akter, hvis titel er trykt med magre typer, er løbende retsakter inden for landbrugspolitikken og har normalt en begrænset gyldighedsperiode.

Titlen på alle øvrige akter er trykt med fede typer efter en asterisk.

II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 379/2014

af 7. april 2014

om ændring af Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

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

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Operatører og personale, som er involveret i operation af visse luftfartøjer, skal overholde de relevante væsentlige krav i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008.
- (2) I overensstemmelse med forordning (EF) nr. 216/2008 bør Kommissionen vedtage de nødvendige gennemførelsesbestemmelser til fastsættelse af betingelser for en sikker operation af luftfartøjer. Disse bestemmelser bør først og fremmest tage højde for kompleksiteten af luftfartøjer, organisationer og luftfartøjsoperationer samt de risici, der er forbundet med de forskellige typer operationer.
- (3) Ved Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ⁽²⁾ fastsættes gennemførelsesbestemmelser for erhvervs-mæssige lufttransportoperationer med flyvemaskiner og helikoptere. Der bør ligeledes fastsættes bestemmelser for erhvervs-mæssige lufttransportoperationer med balloner og svævefly for at overholde grundprincipperne i og anvendeligheden af forordning (EF) nr. 216/2008. Desuden er der behov for på en hensigtsmæssig måde at tage fat på de særlige forhold, der gælder for visse erhvervs-mæssige operationer med flyvemaskiner og helikoptere, der starter og slutter på samme flyveplads eller operationelle udgangspunkt, i forhold til deres omfang, art og risiko.
- (4) Ved Kommissionens forordning (EU) nr. 800/2013 ⁽³⁾ ændres forordning (EU) nr. 965/2012 med henblik på at indføje bestemmelser for ikke-erhvervs-mæssige operationer afstemt efter luftfartøjers kompleksitet. Det er også nødvendigt at ændre forordning (EU) nr. 965/2012 for at afspejle den nyeste udvikling og sikre forholdsmæssigt afpassede foranstaltninger for visse snævert definerede aktiviteter med ikke-komplekse luftfartøjer og de involverede organisationer.

⁽¹⁾ EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.

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

⁽³⁾ Kommissionens forordning (EU) Nr. 800/2013 af 14. august 2013 om ændring af forordning (EU) nr. 965/2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 227 af 24.8.2013, s. 1).

- (5) Regler for særlige operationer med flyvemaskiner, helikoptere, balloner og svævefly bør også medtages, idet der tages hensyn til de særlige aspekter ved sådanne operationer og den faktiske risiko. Af proportionalitetshensyn vil det ikke være hensigtsmæssigt at pålægge alle erhvervsmæssige operatører certificering, dette gælder bl.a. specialiserede erhvervsmæssige operatører. Selvom disse operatører har erhvervsmæssig karakter, vil de blive pålagt at afgive en erklæring om kvalifikationer i stedet for at opnå et certifikat. Der bør imidlertid fastsættes betingelser for visse erhvervsmæssige højrisiko specialoperationer, som bringer en tredjepart på jorden i fare, af hensyn til sikkerheden, og derfor bør disse operationer underlægges en tilladelse.
- (6) Forordning (EU) nr. 965/2012 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.
- (7) Med henblik på at sikre en jævn overgang og et højt ensartet sikkerhedsniveau for civil luftfart i Unionen bør gennemførelsesbestemmelserne afspejle det aktuelle tekniske niveau, herunder bedste praksis, samt den tekniske og videnskabelige udvikling inden for flyveoperationer. I overensstemmelse hermed bør tekniske krav og administrative procedurer, der er godkendt af Organisationen for International Civil Luftfart og de europæiske fælles luftfartsmyndigheder (JAA) indtil den 30. juni 2009, samt eksisterende lovgivning, der vedrører et specifikt nationalt miljø, tages i betragtning.
- (8) Det er nødvendigt at give luftfartsbranchen og de administrative myndigheder i medlemsstaterne tilstrækkelig tid til at tilpasse sig de nye forskriftsmæssige rammer.
- (9) Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur udarbejdede et udkast til gennemførelsesbestemmelser og forelagde disse for Kommissionen i form af udtalelser i overensstemmelse med artikel 19, stk. 1, i forordning (EF) nr. 216/2008.
- (10) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelsen fra det i henhold til artikel 65 i forordning (EF) nr. 216/2008 nedsatte udvalg —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

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

1) Artikel 1 affattes således:

»Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

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

2. Ved denne forordning fastsættes ligeledes gennemførelsesbestemmelser for udstedelse, opretholdelse, ændring, inddragelse eller tilbagekaldelse af certifikater fra luftfartøjsoperatører som omhandlet i artikel 4, stk. 1, litra b) og c), i forordning (EF) nr. 216/2008, der udfører erhvervsmæssige 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 og tilsyn med de operatører, der udfører erhvervsmæssige specialoperationer og ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer, herunder ikke-erhvervsmæssige specialoperationer med komplekse motordrevne luftfartøjer.

4. Ved denne forordning fastsættes endvidere gennemførelsesbestemmelser angående de betingelser, for hvilke visse erhvervsmæssige højrisiko specialoperationer af sikkerhedshensyn skal have en tilladelse, og om betingelserne for udstedelse, opretholdelse, ændring, inddragelse eller tilbagekaldelse af tilladelserne.

5. Denne forordning gælder ikke for flyveoperationer, som er omfattet af artikel 1, stk. 2, litra a), i forordning (EF) nr. 216/2008.

6. Denne forordning anvendes ikke på flyveoperationer med forankrede balloner og luftskibe samt forankrede ballonflyvninger.«

2) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) Følgende numre tilføjes i stk. 1:

- »7) »specialoperation«: en anden operation end erhvervmæssig lufttransport, hvor et luftfartøj anvendes til særlige aktiviteter som f.eks. landbrugs-, bygge- og anlægsvirksomheds-, foto-, landmålings-, overvågnings-, patruljerings- og reklameflyvning
- 8) »erhvervmæssige højrisiko specialoperationer«: enhver erhvervmæssig specialoperation med et luftfartøj, der udføres over et område, hvor tredjeparters sikkerhed på jorden sandsynligvis vil bringes i fare i tilfælde af en nødsituation, eller som fastsat af den kompetente myndighed på det sted, hvor operationen gennemføres, tillige med erhvervmæssige specialluftfartøjsoperationer, som på grund af deres særlige karakter og det lokale miljø, hvor de gennemføres, indebærer en høj risiko for bl.a. tredjeparter på landjorden
- 9) »introduktionsflyvning«: en flyvning mod betaling eller anden form for vederlag bestående af en rundflyvning af kort varighed, som tilbydes af en godkendt træningsorganisation eller en organisation, der er oprettet med det formål at fremme sports- eller fritidsflyvning, og som har til formål at tiltrække nye elever eller nye medlemmer
- 10) »konkurrenceflyvning«: en flyvning, hvor et luftfartøj benyttes til kapflyvning eller konkurrencer, og hvor luftfartøjet benyttes til træning med henblik på kapflyvning eller konkurrencer samt til at flyve til og fra kapflyvnings- eller konkurrencestævner
- 11) »flyveopvisning«: enhver flyvning udført bevidst med henblik på at give en opvisning eller underholde i forbindelse med et averteret arrangement, hvortil offentligheden har adgang, herunder hvis luftfartøjet benyttes til træning til en opvisning og til at flyve til og fra det averterede arrangement.«

b) I stk. 2 erstattes »VII« af »VIII«.

3) I artikel 5 foretages følgende ændringer:

a) Som stk. 1a indsættes:

»1a. Operatører, der foretager erhvervmæssige lufttransportoperationer, som starter og slutter på samme flyveplads/operationelle udgangspunkt med flyvemaskiner i præstationsklasse B eller helikoptere, der ikke er komplekse, skal opfylde de relevante bestemmelser i bilag III og IV.«

b) Stk. 3, 4 og 5 affattes således:

»3. Operatører, der udfører ikke-erhvervmæssige operationer med komplekse motordrevne flyvemaskiner og helikoptere, skal afgive en erklæring om, at de har kvalifikationer og midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med operationen af luftfartøjer, og operere luftfartøjet i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag III og bilag VI. Når sådanne operatører udfører ikke-erhvervmæssige specialoperationer, skal de i stedet operere luftfartøjet i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag III og VIII.

4. Operatører, der udfører ikke-erhvervmæssige operationer, herunder ikke-erhvervmæssige specialoperationer med ikke-komplekse motordrevne flyvemaskiner og helikoptere samt balloner og svævefly, skal operere luftfartøjet i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag VII.

5. Uddannelsesorganisationer, som har deres hovedforretningssted i en medlemsstat, og som er godkendt i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 1178/2011, 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) ikke-komplekse motordrevne flyvemaskiner og helikoptere samt balloner og svævefly i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag VII.«.
- c) Følgende tilføjes som stk. 6 og 7:

»6. Operatører må alene operere et luftfartøj med henblik på erhvervmæssige specialoperationer som anført i bilag III og VIII.

7. Flyvninger, som finder sted umiddelbart før, under eller umiddelbart efter specialoperationer, og som har direkte tilknytning til disse operationer, skal opereres i overensstemmelse med stk. 3, 4 og 6 ovenfor. Undtagen når det handler om faldskærmsoperationer, må højst seks personer, som er uundværlige for missionen, medbringes om bord ud over besætningsmedlemmerne.«

4) I artikel 6 foretages følgende ændringer:

- a) Stk. 1 udgår.
- b) Som stk. 4a indsættes:

»4a. Uanset artikel 5, stk. 1 og 6, kan følgende operationer med ikke-komplekse motordrevne luftfartøjer gennemføres i overensstemmelse med bilag VII:

- a) privatpersoners flyvninger med omkostningsdeling på betingelse af, at de direkte omkostninger deles af alle de ombordværende, inklusive piloten, og at antallet af personer, der deles om de direkte omkostninger, er begrænset til seks
- b) konkurrenceflyvninger eller flyveopvisninger på betingelse af, at betaling eller anden form for vederlag begrænses til at dække direkte omkostninger og et forholdsmæssigt bidrag til de årlige omkostninger, og præmierne må ikke overstige en værdi, som den kompetente myndighed fastsætter
- c) Introduktionsflyvninger, faldskærmsudspring, slæb af svævefly eller kunstflyvninger udført af enten en uddannelsesorganisation, som har sit hovedforretningssted i en medlemsstat, og som er godkendt i overensstemmelse med 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.«

5) I artikel 8 foretages følgende ændringer:

- a) Stk. 3 affattes således:

»3. erhvervmæssige lufttransportoperationer med helikopter, erhvervmæssige lufttransportoperationer med ballon og erhvervmæssige lufttransportoperationer med svævefly skal overholde de nationale krav.«

- b) Som stk. 4 indsættes:

»4. Ikke-erhvervmæssige operationer, herunder ikke-erhvervmæssige specialoperationer, med komplekse motordrevne flyvemaskiner og helikoptere samt erhvervmæssige specialoperationer med flyvemaskiner, helikoptere, balloner og svævefly skal fortsat gennemføres i overensstemmelse med gældende national lovgivning om flyvetidsbegrænsninger, indtil de tilknyttede gennemførelsesbestemmelser er vedtaget og finder anvendelse.«

6) I artikel 10, stk. 3, foretages følgende ændringer:

a) I litra a) ændres »bilag III« til »bilag II og III«.

b) I litra b) ændres udtrykket »bilag V, VI og VII« til »bilag II, V, VI og VII.«

7) I artikel 10 tilføjes følgende som stk. 4, 5, 6 og 7:

»4. Uanset stk. 1, andet afsnit, kan medlemsstaterne beslutte ikke at anvende bestemmelserne i bilag II, III, VII og VIII på specialoperationer før den 21. april 2017.

5. Uanset stk. 1, andet afsnit, kan medlemsstaterne beslutte ikke at anvende bestemmelserne i bilag II, III og IV på:

a) erhvervsmæssige lufttransportoperationer, der starter og slutter på samme flyveplads eller operationelle udgangspunkt med flyvemaskiner i præstationsklasse B eller helikoptere, der ikke er komplekse, før den 21. april 2017 og

b) erhvervsmæssige lufttransportoperationer med balloner og svævefly før den 21. april 2017.

6. Når en medlemsstat gør brug af den fravigelse, der er fastsat i stk. 5, litra a), finder følgende bestemmelser anvendelse:

a) Flyvemaskiner underlægges bilag III til forordning (EØF) nr. 3922/91 og tilknyttede nationale dispensationer i henhold til artikel 8, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3922/91

b) nationale krav for helikoptere.

7. Når en medlemsstat gør brug af de fravigelser, der er fastsat i stk. 3, 4 og 5, skal den underrette Kommissionen og agenturet herom. I denne underretning beskrives årsagerne til og varigheden af denne fravigelse og et gennemførelsesprogram med den påtænkte tids- og handlingsplan.«

8) Bilag I til VII til forordning (EU) nr. 965/2012 ændres som angivet i bilag I til nærværende forordning.

9) Et bilag VIII (del-SPO) til forordning (EU) nr. 965/2012 tilføjes som fastsat i bilag II til nærværende forordning.

Artikel 2

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

Den anvendes fra den 1. juli 2014.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 7. april 2014.

På Kommissionens vegne
José Manuel BARROSO
Formand

BILAG I

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

a) Overskriften erstattes af »Definitioner af termer i bilag II til VIII«.

b) Følgende punkt indsættes:

»11a. »ballonens tommasse« den masse, der bestemmes ved at veje ballonen med alt det installerede udstyr, som defineret i flyvehåndbogen (AFM)«.

c) Punkt 40 affattes således:

»40. »dry lease-aftale« en aftale mellem foretagender, hvorunder luftfartøjet opereres under indlejerens luftfartsoperatørcertifikat (AOC) eller — for så vidt angår andre erhvervmæssige operationer end erhvervmæssige lufttransportoperationer — under indlejerens ansvar«.

d) Følgende punkt indsættes:

»117a. »faglig specialist« en person, som udpeges af operatøren eller en tredjepart eller handler som et foretagende, og som varetager opgaver på landjorden i direkte forbindelse med en specialopgave eller udfører specialopgaver om bord eller fra luftfartøjet«.

e) Punkt 120 affattes således:

»120. »trafiklast« den samlede masse af passagerer, bagage, fragt og specialudstyr om bord, inklusive, undtagen for balloners vedkommende, eventuel ballast«

f) Punkt 127 affattes således:

»127. »wet lease-aftale« en aftale:

— for så vidt angår erhvervmæssige lufttransportoperationer mellem luftfartselskaber, hvorunder luftfartøjet opereres under udlejerens AOC, eller

— for så vidt angår andre erhvervmæssige operationer end erhvervmæssige lufttransportoperationer mellem operatører, hvorunder luftfartøjet opereres under udlejerens ansvar«.

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

a) I ARO.GEN.120, litra d), nr. 1), indsættes », specialoperationstilladelse« efter »godkendelse«.

b) I ARO.GEN.200, litra c), indsættes »eller er bemyndiget« efter »har bevis«.

c) I ARO.GEN.205, litra a), indsættes », specialoperationstilladelse« efter »den grundlæggende certificering«.

d) I ARO.GEN.205, litra b), indsættes », tilladelsesopgaver« efter »certificeringsopgaver«.

e) I ARO.GEN.220, litra a):

i) følgende punkt indsættes:

- »4a) tilladelsesprocessen for en erhvervmæssig højrisiko-specialoperation og løbende tilsyn med indehaveren af tilladelsen«
- ii) punkt 7) affattes på følgende måde:
- »7) tilsyn med personer og organisationer, der udøver aktiviteter på medlemsstatens område, men som er under tilsyn, certificeret eller bemyndiget af den kompetente myndighed i en anden medlemsstat eller agenturet efter aftale mellem disse myndigheder«
- iii) i punkt 9) indsættes »eller tilladelse« efter »certificering«.
- f) ARO.GEN.220, litra b), affattes således:
- »b) Den kompetente myndighed skal føre en liste over alle organisationsbeviser og specialoperationstilladelser, den har udstedt, og erklæringer, som den har modtaget.«
- g) ARO.GEN.300, litra a), nr. 1) og 2), affattes således:
- »1) overensstemmelse med de krav, der gælder for organisationer eller type af operationer, inden udstedelse af beviser, godkendelser eller tilladelser alt efter tilfældet
- 2) fortsat overensstemmelse med de krav, der gælder for de organisationer, den har certificeret, de specialoperationer, den har bemyndiget, og organisationer, hvorfra den har modtaget en erklæring«
- h) I ARO.GEN.305 foretages følgende ændringer:
- i) litra d) affattes således:
- »d) For organisationer, der afgiver erklæringer om deres aktiviteter til den kompetente myndighed, skal tilsynsprogrammet baseres på organisationens særlige karakter, kompleksiteten af dens aktiviteter, data om tidligere tilsynsaktiviteter og vurderingen af risici ved den udførte type af aktiviteter. Det skal omfatte audits og inspektioner, herunder rampeinspektioner og uanmeldte inspektioner, hvor det er relevant.«
- ii) følgende litra d1) indsættes:
- »d1) For organisationer, der er indehaver af en specialoperationstilladelse, skal tilsynsprogrammet fastsættes i henhold til litra d), og der skal også tages hensyn til tidligere og den nuværende tilladelsesproces og tilladelsens gyldighedsperiode.«
- i) ARO.GEN.350, litra b), affattes således:
- »b) Den kompetente myndighed skal udstede meddelelse om en niveau 1-finding, når der konstateres væsentlig manglende overensstemmelse med de gældende krav i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser, med organisationens procedurer og håndbøger eller med betingelserne for en godkendelse, et certifikat eller en specialoperationstilladelse eller med indholdet af en erklæring, som mindsker sikkerheden eller bringer flyvesikkerheden i alvorlig fare.«
- j) I ARO.GEN.350, litra b), hhv. nr. 2) og 3), indsættes udtrykket »eller specialoperationstilladelsen« efter udtrykket »organisationens certifikat«.

k) ARO.GEN.350, litra c), affattes således:

»c) Den kompetente myndighed skal udstede en meddelelse om en niveau 2-finding, når der konstateres manglende overensstemmelse med de gældende krav i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser, med organisationens procedurer og håndbøger eller med betingelserne for en godkendelse, et certifikat eller en specialoperationstilladelse eller med indholdet af en erklæring, som kan mindske sikkerheden eller bringe flyvesikkerheden i fare.«

l) I ARO.GEN.350, litra d), nr. 1), ændres udtrykket »certifikatet eller den specifikke godkendelse« til »certifikatet, den specifikke godkendelse eller en specialoperationstilladelse«.

m) I ARO.GEN.350, litra e), indsættes udtrykket »eller bemyndiget« efter »certificeret«.

n) I ARO.GEN.355, litra a), erstattes henvisningen til Kommissionens forordning (EU) nr. 290/2012 af en henvisning til Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011.

o) Følgende tilføjes som ARO.GEN.360:

»ARO.GEN.360 Findings og korrigerende handlinger — operatører

Hvis den kompetente myndighed i forbindelse med tilsyn eller på anden vis finder det godtgjort, at en operatør, der er underlagt kravene i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser, ikke overholder de gældende krav, skal den kompetente myndighed, der har konstateret den manglende overensstemmelse, iværksætte håndhævelsesforanstaltninger, som er påkrævet for at forhindre, at den manglende overensstemmelse varer ved.«

p) I ARO.OPS.100 tilføjes som litra c):

»c) Den kompetente myndighed kan fastlægge særlige operationelle begrænsninger. Disse begrænsninger dokumenteres i operationsspecifikationerne.«

q) I subpart OPS indsættes følgende AFSNIT Ia:

»AFSNIT Ia

Tilladelse af erhvervmæssige højrisko-specialoperationer

ARO.OPS.150 Tilladelse af erhvervmæssige højrisko-specialoperationer

a) Når den kompetente myndighed modtager en ansøgning om udstedelse af en tilladelse til erhvervmæssige højrisko-specialoperationer, gennemgår operatørens kompetente myndighed operatørens risikovurderingsdokumentation og standardprocedurer (SOP) der hænger sammen med en eller flere planlagte operationer og er opstillet i overensstemmelse med de relevante krav i bilag VIII (del-SPO).

b) Når operatørens kompetente myndighed er tilfreds med risikovurderingen og standardproceduren, udsteder den tilladelsen, jf. tillæg VI. Tilladelsen kan udstedes for en begrænset eller ubegrænset periode. De betingelser, på hvilke en operatør er bemyndiget til at udføre en eller flere erhvervmæssige højrisko-specialoperationer, skal præciseres i tilladelsen.

c) Ved modtagelsen af en ansøgning om en ændring af tilladelsen skal operatørens kompetente myndighed opfylde litra a) og b). Myndigheden skal foreskrive de betingelser, under hvilke operatøren må operere under ændringen, medmindre den kompetente myndighed beslutter, at tilladelsen skal inddrages.

d) Ved modtagelsen af en ansøgning om en fornyelse af tilladelsen skal operatørens kompetente myndighed opfylde litra a) og b). Den kan tage hensyn til en tidligere tilladelsesprocedure og tilsynsaktiviteter.

- e) Uden at det berører eventuelle yderligere håndhævelsesforanstaltninger gælder det, at når operatøren gennemfører ændringer uden at have indgivet en ændret risikovurdering og standardprocedure, skal den kompetente myndighed inddrage, begrænse eller tilbagekalde tilladelsen.
- f) Når den kompetente myndighed modtager en ansøgning om udstedelse af en tilladelse af erhvervmæssige højrisiko-specialoperationer på tværs af landegrænser, skal operatørens kompetente myndighed gennemgå operatørens risikovurderingsdokumentation og standardprocedurer (SOP) i koordination med den kompetente myndighed på det sted, hvor operationen efter planen skal udføres. Når begge myndigheder er tilfredse med risikovurderingen og standardproceduren, udsteder operatørens kompetente myndighed tilladelsen.

ARO.OPS.155 Leasingaftaler

- a) Den kompetente myndighed skal godkende en leasingaftale, der omfatter et luftfartøj, som er registreret i et tredjeland, eller en tredjelandsoperatør, når SPO-operatøren har påvist overensstemmelse med ORO.SPO.100.
- b) Godkendelsen af en dry lease-in-aftale skal inddrages eller tilbagekaldes, hvis luftfartøjets luftdygtighedsbevis inddrages eller tilbagekaldes.
- r) I ARO.OPS.200, litra b), nr. 2), indsættes udtrykket »og specialoperationer« efter udtrykket »ikke-erhvervmæssige operationer«.
- s) ARO.OPS.210 affattes således:

»ARO.OPS.210 Bestemmelse af en afstand eller et lokalområde

Den kompetente myndighed kan bestemme en afstand eller et lokalområde med henblik på operationer.«

- t) I subpart OPS indsættes følgende AFSNIT III:

»AFSNIT III

Tilsyn med operationer

ARO.OPS.300 Introduktionsflyvninger

Den kompetente myndighed kan fastsætte supplerende betingelser for introduktionsflyvninger, der udføres i overensstemmelse med del-NCO på medlemsstatens område. Sådanne betingelser skal sikre, at operationerne udføres på en sikker måde, og være forholdsmæssigt afpassede.«

- u) I tillæg I:
 - i) affattes underoverskriften således: »(Godkendelsesplan for lufttransportoperatører)«
 - ii) udgår udtrykket »Erhvervmæssige specialoperationer (SPO)« og fodnote 2.
- v) I tillæg II udgår gentagelsen af ordet »Start«, og fodnote 10 affattes således:
 - »10. 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.«
- w) I tillæg V tilføjes udtrykket »Specialoperationer« under udtrykket »Ikke-erhvervmæssige operationer«.
- x) Følgende tilføjes som tillæg VI:

»Tillæg VI

TILLADELSE TIL ERHVERVSMÆSSIGE HØJRISIKO-SPECIALOPERATIONER	
Udstedende myndighed ⁽¹⁾ :	
Tilladelse nr. ⁽²⁾ :	
Operatørens navn ⁽³⁾ :	
Operatørens adresse ⁽⁴⁾ :	
Tlf. ⁽⁵⁾ :	
Fax	
E-mail:	
Luftfartøjsmodel og registreringsmærker ⁽⁶⁾ :	
Tilladte specialoperationer ⁽⁷⁾ :	
Område eller sted, hvor den tilladte operation udføres ⁽⁸⁾ :	
Særlige begrænsninger ⁽⁹⁾ :	
Jeg bekræfter hermed, at er bemyndiget til at udføre erhvervsmæssig(e) højrisiko-specialoperation(er) i overensstemmelse med denne tilladelse, operatørens standardprocedurer, bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser.	
Udstedelsesdato ⁽¹⁰⁾ :	Navn og underskrift ⁽¹¹⁾ :
	Stilling:

EASA-formular 151, 1. udgave

⁽¹⁾ Den kompetente myndigheds navn og kontaktoplysninger.⁽²⁾ Angiv nummeret på den tilknyttede tilladelse.⁽³⁾ Angiv operatørens registrerede navn og firmanavn, hvis det er forskelligt. Angiv »Dba« (for »Doing business as«) før firmanavnet.⁽⁴⁾ Operatørens hovedforretningssted.⁽⁵⁾ Telefon- og faxnummer, herunder landekode, for operatørens hovedforretningssted. E-mailadresse, hvis en sådan haves.⁽⁶⁾ Angiv Commercial Aviation Safety Team (CAST)/ICAO-betegnelse for luftfartøjsfabrikat, -model og -serie eller masterserie, hvis en serie er angivet (f.eks. Boeing-737-3K2 eller Boeing-777-232). CAST/ICAO-taksonomien findes på adressen: <http://www.intaviationstandards.org/H>.

Registreringsmærkerne bør enten være opført på listen over specifikke godkendelser eller i driftshåndbogen. I sidstnævnte tilfælde henvises der i listen over specifikke godkendelser til den pågældende side i driftshåndbogen.

⁽⁷⁾ Angiv operationstypen, f.eks. landbrugs-, bygge og anlægs-, foto-, landmålings-, observations- og patruljerings- eller reklameflyvning.⁽⁸⁾ Angiv et eller flere geografiske områder eller steder, hvor operationen tillades (med geografiske koordinater, flyveinformationsregion eller nationale eller regionale grænser).⁽⁹⁾ Angiv gældende særlige begrænsninger (f.eks. kun VFR, kun dag osv.).⁽¹⁰⁾ Udstedelsesdato for tilladelsen (dd-mm-åååå).⁽¹¹⁾ Stilling, navn og underskrift for den kompetente myndigheds repræsentant. Tilladelsen kan endvidere forsynes med officielt stempel.«

- 3) I bilag III til forordning (EU) nr. 965/2012 foretages følgende ændringer:
- a) Alle henvisninger til forordning (EF) nr. 1702/2003 erstattes med henvisninger til Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 ⁽¹⁾.
 - b) Alle henvisninger til forordning (EF) nr. 290/2012 erstattes med henvisninger til forordning (EU) nr. 1178/2011.
 - c) ORO.GEN.005 affattes således:

»I dette bilag fastsættes de krav, der skal overholdes af en operatør, som gennemfører:

 - a) erhvervmæssige lufttransportoperationer (CAT)
 - b) erhvervmæssige specialoperationer
 - c) ikke-erhvervmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer
 - d) ikke-erhvervmæssige specialoperationer med komplekse motordrevne luftfartøjer.«
 - d) I ORO.GEN.105 tilføjes udtrykket »eller specialoperationstilladelse« efter »erklæringspligt«.
 - e) ORO.GEN.110, litra a), affattes således:

»a) Operatøren er ansvarlig for, at luftfartøjet opereres i overensstemmelse med bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008, i relevante tilfælde, de relevante krav i dette bilag og dennes luftfartsoperatørcertifikat (AOC) eller specialoperationstilladelse (SPO-tilladelse).«
 - f) I ORO.GEN.110, litra c), indsættes udtrykket », SPO-tilladelse« efter »certifikat«.
 - g) I ORO.GEN.110 tilføjes følgende litra:

»k) Uanset litra j) gælder det, at hvis operatøren opererer et svævefly eller en ballon, eller flyvninger, som starter og lander på samme flyveplads eller operationelle udgangspunkt, der udføres i henhold til visuelle flyveregler om dagen, med

 - i) enmotorede propeldrevne flyvemaskiner, hvis højeste tilladte startmasse er 5 700 kg eller derunder, og som har en MOPSC på 5 eller derunder, eller
 - ii) ikke-komplekse motordrevne helikoptere, der er enmotorede, og som har en MOPSC på 5 eller derunder,

skal han 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.«
 - h) I ORO.GEN.115:
 - i) affattes overskriften således: »Ansøgning om et luftfartsoperatørcertifikat (AOC)«
 - ii) Ændringen er ikke relevant for den danske sprogudgave.

⁽¹⁾ 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).

- i) I ORO.GEN.120 tilføjes følgende litra:
- »d) Når en operatør, der er underlagt SPO-tilladelse, ønsker at anvende alternative måder for overensstemmelse, skal vedkommende overholde litra b), hvis sådanne alternative måder for overensstemmelse påvirker de standardprocedurer, som er en del af tilladelsen, og litra c) for den del af operatørens organisation og funktion, for hvilken der er afgivet en erklæring«.
- j) Overskriften på ORO.GEN.125 affattes således: »**Betingelser for godkendelse og rettigheder for en AOC-indehaver**«
- k) Overskriften på ORO.GEN.130 affattes således: »**Ændringer i relation til en AOC-indehaver**«.
- l) Overskriften på ORO.GEN.135 affattes således: »**Fortsat gyldighed af et AOC**«.
- m) I ORO.GEN.140, litra a), indsættes udtrykket », have en SPO-tilladelse« efter »certificeres«.
- n) I ORO.GEN.140, litra b), indsættes udtrykket »for erhvervsmæssige lufttransportoperationers vedkommende« efter udtrykket »Adgang til luftfartøjet, jf. litra a), skal«.
- o) ORO.GEN.205 affattes således:
- »ORO.GEN.205 Udliciterede aktiviteter**
- a) Når en operatør udliciterer eller indkøber en del af sine aktiviteter, skal operatøren sikre, at de udliciterede eller indkøbte tjenesteydelser eller produkter opfylder de gældende krav.
- b) Når en certificeret operatør eller en indehaver af en SPO-tilladelse udliciterer en del af sine aktiviteter til en organisation, som ikke selv er certificeret eller bemyndiget til at udføre sådanne aktiviteter i overensstemmelse med denne del, skal den kontraherede organisation arbejde inden for rammerne af operatørens godkendelse. Den kontraherende organisation skal sikre, at den kompetente myndighed får adgang til den kontraherede organisation for at afgøre, om der fortsat er overensstemmelse med de relevante krav.«
- p) I ORO.AOC.100, litra a), erstattes udtrykket »flyveoperationer« af »lufttransportoperationer«.
- q) ORO.AOC.100, litra b) og c), affattes således:
- »b) operatøren afgiver følgende oplysninger til den kompetente myndighed:
- 1) ansøgerens officielle navn og forretningsnavn, adresse og postadresse
 - 2) en beskrivelse af den foreslåede operation, herunder typer og antal luftfartøjer, der flyves med
 - 3) en beskrivelse af styringssystemet, herunder organisationsstrukturen
 - 4) navnet på den ansvarlige chef
 - 5) navnene på de udpegede personer, der kræves i henhold til ORO.AOC.135, litra a), samt deres kvalifikationer og erfaring
 - 6) en kopi af driftshåndbogen i henhold til ORO.MLR.100
 - 7) en erklæring om, at ansøgeren har kontrolleret den dokumentation, som forelægges den kompetente myndighed, og konstateret, at den overholder de gældende krav.

- c) Ansøgere skal over for den kompetente myndighed godtgøre, at:
- 1) de overholder alle gældende krav i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008, dette bilag, bilag IV (del-CAT) og bilag V (del-SPA) til denne forordning
 - 2) der er udstedt luftdygtighedsbevis for alle luftfartøjer, de opererer, i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 748/2012 og
 - 3) de har en passende organisation og ledelse, der svarer fuldt ud til operationens omfang og art.«
- r) I ORO.AOC.125, litra a), nr. 1), ii), erstattes »operationer« af »lufttransportoperationer«.
- s) ORO.DEC.100, første punktum, affattes således:
- »operatører, der udfører ikke-erhvervmæssige operationer eller ikke-erhvervmæssige specialoperationer med komplekse motordrevne luftfartøjer, og erhvervmæssige specialiserede operatører skal:«
- t) Følgende subpart indsættes efter SUBPART DEC — ERKLÆRING:

»SUBPART SPO

ERHVERVSMÆSSIGE SPECIALOPERATIONER

ORO.SPO.100 Fælles krav til erhvervmæssige specialiserede operatører

- a) En erhvervmæssigt, specialiseret operatør skal foruden ORO.DEC.100 også overholde ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 og ORO.AOC.150.
- b) Luftfartøjer skal have et luftdygtighedsbevis (CofA) i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 748/2012, eller være leased-in i overensstemmelse med litra c).
- c) En erhvervmæssigt, specialiseret operatør skal indhente den kompetente myndigheds forudgående godkendelse og opfylde nedenstående betingelser, hvis der er tale om:
 - 1) wet leasing-in af et luftfartøj tilhørende en tredjelandsoperatør:
 - i) tredjelandsoperatørens sikkerhedsstandarder, for så vidt angår vedvarende luftdygtighed og flyveoperationer svarer til de gældende krav i forordning (EF) nr. 2042/2003 og nærværende forordning
 - ii) tredjelandsoperatørens luftfartøj har et standardluftdygtighedsbevis, som er udstedt i overensstemmelse med ICAO, bilag 8
 - iii) wet lease-in-periodens varighed overstiger ikke syv måneder i enhver på hinanden følgende 12-månedersperiode eller
 - 2) dry leasing-in af et luftfartøj, som er registreret i et tredjeland:
 - i) der er påvist et operativt behov, som ikke kan opfyldes ved at lease et luftfartøj, som er registreret i EU
 - ii) dry lease-in-periodens varighed overstiger ikke syv måneder i enhver på hinanden følgende 12-månedersperiode
 - iii) der sikres overensstemmelse med kravene i forordning (EF) nr. 2042/2003

iv) luftfartøjet er udstyret i overensstemmelse med bilag VIII [del-SPO].

ORO.SPO.110 Tilladelse til erhvervmæssige højrisiko-specialoperationer

a) En erhvervmæssigt, specialiseret operatør skal ansøge om og opnå godkendelse udstedt af operatørens kompetente myndighed, inden operatøren påbegynder en erhvervmæssig højrisiko-specialoperation:

1) der udføres over et område, hvor tredjeparters sikkerhed på jorden sandsynligvis vil bringes i fare i tilfælde af en nødsituation, eller

2) der, som fastlagt af den kompetente myndighed på det sted, hvor operationen udføres, på grund af dens særlige karakter og det lokale miljø, hvori den udføres, udgør en høj risiko, navnlig for tredjeparter på jorden.

b) operatøren afgiver følgende oplysninger til den kompetente myndighed:

1) ansøgerens officielle navn og forretningsnavn, adresse og postadresse

2) en beskrivelse af styringssystemet, herunder organisationsstrukturen

3) en beskrivelse af den foreslåede operation, herunder typer og antal luftfartøjer, der flyves med

4) dokumentation for risikovurderingen og beslægtede standardprocedurer, jf. SPO.OP.230

5) en erklæring om, at operatøren har kontrolleret den dokumentation, som forelægges den kompetente myndighed, og konstateret, at den overholder de gældende krav.

c) Ansøgning om en tilladelse eller en ændring af en eksisterende tilladelse skal ske i en form og på en måde, som er fastlagt af den kompetente myndighed, på grundlag af de gældende krav i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser.

ORO.SPO.115 Ændringer

a) Ændringer, som berører tilladelsens omfang eller de tilladte operationer, skal forhåndsgodkendes af den kompetente myndighed. Enhver ændring, der ikke er omfattet af den oprindelige risikovurdering, forudsætter, at den kompetente myndighed får forelagt en ændret risikovurdering og standardprocedurer.

b) Ansøgningen om godkendelse af en ændring skal indgives, inden en sådan ændring finder sted, så den kompetente myndighed kan fastslå, om der fortsat er overensstemmelse med forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser, og om fornødent ændre tilladelsen. Operatøren skal indgive relevant dokumentation til den kompetente myndighed.

c) Ændringen må først gennemføres efter, at den kompetente myndigheds formelle godkendelse er modtaget i overensstemmelse med ARO.OPS.150.

d) Operatøren skal i forbindelse med sådanne ændringer operere på de betingelser, som den kompetente myndighed foreskriver, hvor det er relevant.

ORO.SPO.120 Fortsat gyldighed

a) En operatør, som er indehaver af en specialoperationstilladelse, skal overholde det omfang og de rettigheder, der er defineret heri.

- b) Operatørens tilladelse skal forblive gyldig, såfremt:
- 1) operatøren fortsat er i overensstemmelse med de relevante krav i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser under hensyntagen til bestemmelserne vedrørende håndtering af mangler som angivet i ORO.GEN.150
 - 2) den kompetente myndighed gives adgang til operatøren som defineret i ORO.GEN.140 med henblik på at bekræfte fortsat overensstemmelse med de relevante krav i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser og
 - 3) tilladelsen ikke overdrages eller tilbagekaldes.
- c) Ved overdragelse eller tilbagekaldelse skal tilladelsen straks tilbagesendes til den kompetente myndighed.«
- u) ORO.MLR.100, litra b), affattes således:
- »b) Driftshåndbogens indhold skal afspejle kravene i dette bilag, bilag IV (del-CAT), bilag V (del-SPA), bilag VI (del-NCC) og bilag VIII (del-SPO), alt efter tilfældet, og må ikke stride mod de betingelser, der er anført i operationsspecifikationerne for AOC'et, SPO-tilladelsen eller erklæringen og listen over specifikke godkendelser, alt efter tilfældet.«
- v) I ORO.MLR.100 indsættes som litra g1):
- »g1) Indehavere af en SPO-tilladelse skal indhente forhåndsgodkendelse af enhver ændring, som berører de tilladte standardprocedurer, inden ændringen træder i kraft.«
- w) I ORO.MLR.100, litra h), indsættes udtrykket »og g1)« efter »uanset litra g)«.
- x) ORO.MLR.101, første punktum, affattes 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, der starter og lander på samme flyveplads eller operationelle udgangspunkt under visuelle flyveregler (VFR) om dagen, og for operationer med svævefly og balloner, skal driftshåndbogens overordnede opbygning være som følger:«
- y) ORO.MLR.115, litra a), affattes således:
- »a) Følgende fortegnelser opbevares i mindst 5 år:
- 1) for operatører, som foretager erhvervmæssige lufttransportoperationer, rekorderinger over de aktiviteter, der er omhandlet i ORO.GEN.200
 - 2) for operatører, der har afgivet erklæring, en kopi af operatørens erklæring, oplysninger om opnåede godkendelser og driftshåndbogen
 - 3) for indehavere af en SPO-tilladelse, udover litra a), nr. 2), fortegnelser vedrørende den risikovurdering, som er udført i overensstemmelse med SPO.OPS.230 og beslægtede standardprocedurer.«
- z) I ORO.MLR.115, litra b), nr. 4), tilføjes udtrykket », hvis relevant« efter »farligt gods«.
- aa) I ORO.SEC.100.A affattes overskriften således:
- »ORO.SEC.100. A Flyvesikkerhed i cockpittet — flyvemaskiner.«**

ab) I ORO.SEC.100.H, affattes overskriften således:

»**ORO.SEC.100. H Flyvesikkerhed i cockpittet — helikoptere**«.

ac) ORO.FC.005 affattes således:

»**ORO.FC.005 Anvendelsesområde**

Denne subpart fastlægger de krav, som operatøren skal opfylde i forbindelse med flyvebesætningers træning, erfaring og kvalifikationer, og de omfatter:

- a) AFSNIT 1, hvori der er angivet fælles krav, der finder anvendelse på både ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer og alle erhvervsmæssige operationer,
- b) AFSNIT 2, hvori der fastlægges yderligere krav til erhvervsmæssige lufttransportoperationer undtagen:
 - 1) erhvervsmæssige lufttransportoperationer med svævefly eller balloner eller
 - 2) erhvervsmæssig lufttransport af passagerer, der udføres i henhold til visuelle flyveregler (VFR) om dagen, og som starter og slutter på samme flyveplads eller operationelle udgangspunkt, eller som udføres inden for et lokalområde udpeget af den kompetente myndighed med
 - enmotorede, propeldrevne flyvemaskiner, hvis højeste tilladte startmasse er 5 700 kg eller derunder, og som har en MOPSC på 5, eller
 - andre helikoptere end komplekse motordrevne helikoptere, der er enmotorede, og som har en MOPSC på 5.
- c) AFSNIT 3, hvori der fastlægges yderligere krav til erhvervsmæssige specialoperationer og til operationer, der er omhandlet i litra b), nr. 1) og nr. 2).«

ad) I ORO.FC.105:

i) i litra c), første punktum, indsættes udtrykket »For erhvervsmæssige operationer med flyvemaskiner og helikoptere gælder det, at« i begyndelsen.

ii) litra d) affattes således:

»d) Litra c) gælder ikke for:

- 1) flyvemaskiner i performanceklasse B, der benyttes i erhvervsmæssige lufttransportoperationer i henhold til VFR om dagen, og
- 2) erhvervsmæssige lufttransportoperationer med passagerer, der udføres i henhold til VFR om dagen, og som starter og slutter på samme flyveplads eller operationelle udgangspunkt, eller som udføres inden for et lokalområde udpeget af den kompetente myndighed, med ikke-komplekse motordrevne helikoptere, der er enmotorede, og som har en MOPSC på 5.«

ae) ORO.FC.145, litra c), affattes således:

»c) For erhvervsmæssige lufttransportoperationers vedkommende skal den kompetente myndighed godkende trænings- og kontrolprogrammer, herunder kursusplaner og brug af individuelle flyvesimulatortræningsanordninger.«

af) Efter ORO.FC.H.250 indsættes følgende AFSNIT:

»AFSNIT 3

Yderligere krav til erhvervmæssige specialoperationer og til erhvervmæssige lufttransportoperationer, der er omhandlet i ORO.FC.005, litra b), nr. 1) og 2).

ORO.FC.330 Periodisk træning og kontrol — operatørens duelighedscheck

- a) Alle flyvebesætningsmedlemmer skal udføre operatørens duelighedscheck for at godtgøre deres kompetence til at udføre procedurer under normale forhold, unormale forhold og i nødsituationer og herunder de relevante aspekter i forbindelse med de specialopgaver, som 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 en operatørs duelighedscheck er 12 kalendermåneder. Gyldighedsperioden regnes fra udgangen af den måned, checket blev gennemført. Når operatørens duelighedscheck er gennemført inden for de sidste tre måneder af gyldighedsperioden, regnes den nye gyldighedsperiode fra den oprindelige udløbsdato.«

ag) I ORO.CC.100, litra a), andet punktum, indsættes ordene »Undtagen for balloner gælder det, at« i begyndelsen.

ah) Tillæg I affattes således:

»Tillæg I

ERKLÆRING
i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 om flyveoperationer
<p>Operator</p> <p>Navn:</p> <p>Operatørens etableringssted eller bopæl, og stedet, hvorfra operationerne ledes:</p> <p>Den ansvarlige leders navn og kontaktoplysninger:</p>
<p>Organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2042/2003</p> <p>Organisationens navn og adresse, og godkendelsens referencenr. (jf. EASA-formular 14)</p>
<p>Luffartøjsoperation</p> <p>Operationens startdato/dato, hvorfra ændringen træder i kraft:</p> <p>Type(r) af operation(er):</p> <p><input type="checkbox"/> Del-NCC: (angiv, om der er tale om passagerer og/eller fragt)</p> <p><input type="checkbox"/> Del-SPO: (angiv, hvilken type aktivitet)</p> <p>Type(r) af luffartøj(er), registrering(er) og hovedbase:</p> <p>Oplysninger om opnåede godkendelser (liste over specifikke godkendelser vedlægges erklæringen, hvis relevant)</p> <p>Oplysninger om opnået specialoperationstilladelse (vedlæg tilladelser, hvis relevant)</p> <p>Liste over alternative måder for overensstemmelse med henvisning til de AMC, de erstatter (vedlægges erklæringen)</p>
<p>Bekræftelser</p> <p><input type="checkbox"/> Dokumentation for styringssystemet og herunder driftshåndbogen afspejler de gældende krav i del-ORO, del-NCC, del-SPO og del-SPA. Alle flyvninger gennemføres i overensstemmelse med de procedurer og instruktioner, der er angivet i driftshåndbogen.</p> <p><input type="checkbox"/> Alle opererede luffartøjer har et gyldigt luftdygtighedsbevis og er i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003.</p> <p><input type="checkbox"/> Alle flyvebesætningsmedlemmer og kabinebesætningsmedlemmer, alt efter tilfældet, er uddannet i overensstemmelse med gældende krav.</p> <p><input type="checkbox"/> (Hvis relevant)</p> <p>Operatøren har gennemført og godtgjort overensstemmelse med en officielt anerkendt industristandard.</p> <p>Henvisning til standarden:</p> <p>Certificeringsorgan:</p> <p>Dato for seneste overensstemmelsesaudit:</p> <p><input type="checkbox"/> Enhver ændring i operationen, der berører oplysningerne i denne erklæring, meddeles den kompetente myndighed.</p> <p><input type="checkbox"/> Operatøren bekræfter, at oplysningerne i denne erklæring er korrekte.</p>
Dato og den ansvarlige leders navn og underskrift«

- 4) I bilag IV til forordning (EU) nr. 965/2012 foretages følgende ændringer:
- a) Alle henvisninger til forordning (EF) nr. 1702/2003 erstattes med henvisninger til forordning (EU) nr. 748/2012.
 - b) Som CAT.GEN.105 indsættes:
»CAT.GEN.105 Motorsvævefly til rejsebrug, motordrevne svævefly og hybridballoner
 - a) Motorsvævefly, bortset fra motorsvævefly til rejsebrug, skal opereres og være udstyret i overensstemmelse med kravene til svævefly.
 - b) Motorsvævefly til rejsebrug (TMG) skal opereres i overensstemmelse med kravene til:
 - 1) flyvemaskiner, når de er drevet af en motor, og
 - 2) svævefly, når de opereres uden brug af en motor.
 - c) TMG skal være udstyret i overensstemmelse med kravene til flyvemaskiner, medmindre andet er angivet i CAT.IDE.A.
 - d) Hybridballoner skal opereres i overensstemmelse med kravene til varmluftballoner.«
 - c) CAT.GEN.MPA.180, litra a), nr. 3, 5 og 6 affattes således:
»5) En bekræftet kopi af luftfartsoperatørcertifikatet (AOC), herunder en engelsk oversættelse deraf, hvis AOC'et er udstedt på et andet sprog.
6) Operationsspecifikationerne for luftfartøjstypen, som er udstedt sammen med AOC, herunder en engelsk oversættelse deraf, hvis operationsspecifikationerne er udstedt på et andet sprog.«
 - d) I SUBPART A — GENERELLE KRAV indsættes følgende AFSNIT:

»AFSNIT 2

Ikke-motordrevne luftfartøjer

CAT.GEN.NMPA.100 Luftfartøjschefens ansvar

- a) Luftfartøjschefen
 - 1) er ansvarlig for alle ombordværende besætningsmedlemmers og passagerers sikkerhed, så snart vedkommende ankommer om bord, og indtil vedkommende forlader luftfartøjet ved afslutningen af flyvningen
 - 2) er ansvarlig for luftfartøjets operation og sikkerhed:
 - i) for balloner: fra det øjeblik oppustningen af ballonhylstret påbegyndes, og indtil tømningen af ballonhylstret er tilendebragt, medmindre luftfartøjschefen har uddelegeret ansvaret til en anden kvalificeret person under oppustningen, indtil luftfartøjschefen ankommer, som anført i driftshåndbogen
 - ii) for svævefly: fra det øjeblik startproceduren påbegyndes, og indtil svæveflyet parkeres ved afslutningen af flyvningen
 - 3) skal have bemyndigelse til at afgive ordrer og træffe foranstaltninger, vedkommende skønner nødvendige for at opretholde sikkerheden om bord på luftfartøjet og for personer eller ejendom, som befordres deri, jf. punkt 7.c. i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008

- 4) skal have bemyndigelse til at nægte at medtage eller afsætte enhver person, som kan udgøre en potentiel fare for luftfartøjets eller de ombordværendes sikkerhed
 - 5) må ikke tillade befordring i luftfartøjet af personer, som forekommer påvirkede af alkohol eller narkotika i en sådan grad, at det kan bringe luftfartøjets eller de ombordværendes sikkerhed i fare
 - 6) skal sikre, at alle passagerer har fået sikkerhedsinstruktion
 - 7) skal sikre, at alle operationelle procedurer og tjeklister overholdes i overensstemmelse med driftshåndbogen
 - 8) skal sikre, at der er udført inspektion før flyvning i overensstemmelse med kravene i bilag I (del-M) til forordning (EF) nr. 2042/2003
 - 9) skal sikre, at det relevante nødudstyr til stadighed er lettilgængeligt til umiddelbar anvendelse.
 - 10) skal overholde de relevante krav i operatørens ordninger for indberetning af hændelser
 - 11) skal overholde alle flyve- og tjenestetidsbegrænsninger (FTL) og krav om hviletid, der er gældende for vedkommendes aktiviteter
 - 12) skal når vedkommende udfører opgaver for mere end én operatør:
 - i) føre individuelle fortegnelser over flyve- og tjenestetid samt hviletid som beskrevet i de gældende flyve- og tjenestetidsbestemmelser og
 - ii) forsyne hver operatør med de data, der er nødvendige for at planlægge aktiviteter i overensstemmelse med de gældende flyve- og tjenestetidsbestemmelser.
- b) Luftfartøjschefen må ikke varetage opgaver på et luftfartøj:
- 1) hvis vedkommende er påvirket af psykoaktive stoffer eller alkohol 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.f i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008, eller føler sig uarbejdsdygtig i en sådan grad, at flyvningen kan bringes i fare.
- c) Luftfartøjschefen skal i en nødsituation, der kræver øjeblikkelige beslutning og indsats, træffe enhver foranstaltning, som vedkommende anser for nødvendig under de gældende omstændigheder, jf. punkt 7.d. i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008. I sådanne tilfælde kan luftfartøjschefen af hensyn til sikkerheden afvige fra regler, operationelle procedurer og metoder.
- d) Luftfartøjschefen på en ballon skal:
- 1) være ansvarlig for inden flyvningen at instruere de personer, der bistår ved oppustning og tømning af ballonhylstret

- 2) sikre, at der ikke ryges om bord eller i umiddelbar nærhed af ballonen, og
- 3) sikre, at personer, der bistår ved oppustning og tømning af ballonhylstret, bærer passende beskyttelsestøj.

CAT.GEN.NMPA.105 Ekstra besætningsmedlem — balloner

- a) Hvis en ballon befordrer mere end 19 passagerer, skal der være mindst et ekstra besætningsmedlem med tilstrækkelig erfaring og træning om bord med henblik på at bistå passagerer i tilfælde af nødsituationer.
- b) Det ekstra besætningsmedlem må ikke varetage opgaver på en ballon:
 - 1) hvis vedkommende er påvirket af psykoaktive stoffer eller alkohol
 - 2) hvis vedkommende er uegnet på grund af fysiske skader, træthed, medicinering, sygdom eller lignende, eller
 - 3) efter dybvandsdykning eller bloddonation, medmindre der er forløbet et rimeligt tidsrum.

CAT.GEN.NMPA.110 Luftfartøjschefens myndighed

Operatøren skal træffe alle rimelige foranstaltninger for at sikre, at alle personer om bord på luftfartøjet overholder alle retmæssige ordrer, som luftfartøjschefen udsteder for at opretholde sikkerheden om bord på luftfartøjet og for personer eller ejendom, der befordres deri.

CAT.GEN.NMPA.115 Fælles sprog

Operatøren skal sikre, at alle besætningsmedlemmer kan kommunikere med hinanden på et fælles sprog.

CAT.GEN.NMPA.120 Bærbart elektronisk udstyr

Operatøren må ikke tillade personer at anvende — og skal træffe alle rimelige foranstaltninger for at sikre, at ingen personer anvender — bærbart elektronisk udstyr, som kan have negativ indvirkning på luftfartøjets systemer og udstyr, om bord på luftfartøjet.

CAT.GEN.NMPA.125 Oplysninger om nød- og overlevelsesudstyr om bord

Operatøren skal sikre, at der til enhver tid foreligger lister med oplysninger om det nød- og overlevelsesudstyr, som forefindes om bord på alle foretagendets luftfartøjer, og at disse umiddelbart kan meddeles redningscentralerne.

CAT.GEN.NMPA.130 Alkohol og narkotika

Operatøren skal træffe alle rimelige foranstaltninger for at sikre, at personer, som er påvirket af alkohol eller narkotika i en sådan grad, at det kan bringe luftfartøjets eller de ombordværendes sikkerhed i fare, ikke får adgang til eller opholder sig i luftfartøjet.

CAT.GEN.NMPA.135 Fare for sikkerheden

Operatøren skal træffe alle rimelige foranstaltninger for at sikre, at ingen personer handler uforsvarligt eller forsømmeligt eller undlader at handle og derved:

- a) bringer luftfartøjet eller en ombordværende person eller en person på landjorden i fare eller
- b) bevirker eller tillader, at et luftfartøj bringer personer eller ejendom i fare.

CAT.GEN.NMPA.140 Dokumenter, håndbøger og oplysninger, som skal forefindes om bord

a) Følgende dokumenter, håndbøger og oplysninger eller kopier heraf skal forefindes om bord under hver flyvning, medmindre andet er angivet:

- 1) flyvehåndbogen (AFM) eller tilsvarende dokument(er)
- 2) det originale registreringsbevis
- 3) det originale luftdygtighedsbevis (CofA)
- 4) støjcertifikatet, hvis relevant
- 5) en kopi af luftfartsoperatørcertifikatet (AOC)
- 6) operationsspecifikationerne for luftfartøjstypen udstedt sammen med AOC, hvis relevant
- 7) luftfartøjsradiocertifikatet, hvis relevant
- 8) ansvarsforsikringspolice(r)
- 9) rejselogbogen eller tilsvarende for luftfartøjet
- 10) luftfartøjets tekniske logbog i overensstemmelse med bilag I (del-M) til forordning (EF) nr. 2042/2003, hvis relevant
- 11) minimumsudstyrlisten (MEL) eller konfigurationsafvigelseslisten (CDL), hvis relevant
- 12) indholdet af den indleverede ATS-flyveplan, hvis relevant
- 13) aktuelle og passende luftfartskort for den planlagte flyverute og alle ruter, som flyvningen med rimelighed kan forventes omdirigeret til
- 14) oplysninger om procedurer og visuelle signaler, som bruges af luftfartøjer, der interceptor eller interceptes
- 15) oplysninger om eftersøgnings- og redningstjenester for området for den planlagte flyvning
- 16) relevante meddelelser til flyvere (NOTAM) og AIS-briefingdokumenter
- 17) de relevante meteorologiske oplysninger
- 18) passagerlister, hvis relevant
- 19) for svævefly: masse- og balancedokumentation, og for balloner: massedokumentation
- 20) operationel flyveplan, hvis relevant, og
- 21) anden dokumentation, der kan være relevant for flyvningen, eller som kræves af de stater, der berøres af flyvningen.

b) Uanset litra a) kan de dokumenter, håndbøger og oplysninger, som er anført deri, medbringes i bjergningskøretøjet eller opbevares på flyvepladsen eller det operationelle udgangspunkt, hvis der er tale om flyvninger, hvor luftfartøjet:

- 1) starter og lander på samme flyveplads eller operationelle udgangspunkt, eller

- 2) forbliver inden for et lokalområde anført i driftshåndbogen.

CAT.GEN.NMPA.145 Forevisning af dokumenter og rekorderinger

Luffartøjschefen skal fremlægge den dokumentation, som skal forefindes om bord, inden for et rimeligt tidsrum efter, at en af myndigheden hertil bemyndiget person har anmodet derom.

CAT.GEN.NMPA.150 Transport af farligt gods

- a) Farligt gods må ikke transporteres, medmindre godset:
- 1) ikke er underlagt Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (ICAO dok. 9284-AN/905) i overensstemmelse med del 1 i disse tekniske instruktioner, eller
 - 2) medbringes af passagerer eller besætningsmedlemmer eller er i bagage i overensstemmelse med del 8 i de tekniske instruktioner.
- b) Operatøren skal fastlægge procedurer med henblik på sikre, at alle rimelige foranstaltninger iværksættes for at forhindre, at farligt gods fejlagtigt medbringes om bord.
- c) Operatøren skal give personalet de nødvendige oplysninger med henblik på at sætte dem i stand til at udføre deres opgaver.»
- e) I CAT.OP.MPA.151 indsættes som litra a1):
- »a1) Uanset CAT.OP.MPA.150, litra b) til d), skal operatøren angive minimumsbeholdningen af endeligt reservebrændstof i driftshåndbogen, når det drejer sig om operationer med ELA2-flyvemaskiner, der starter og lander på samme flyveplads eller operationelle udgangspunkt i henhold til VFR om dagen. Denne minimumsbeholdning af endeligt reservebrændstof må ikke ligge under den mængde, der er nødvendig til flyvning i 45 minutter.«
- f) I SUBPART B — OPERATIONELLE PROCEDURER indsættes følgende AFSNIT:

»AFSNIT 2

Ikke-motordrevne luftfartøjer

CAT.OP.NMPA.100 Anvendelse af flyvepladser og operationelle udgangspunkter

Operatøren må kun anvende flyvepladser og operationelle udgangspunkter, der er egnede til de aktuelle luffartøjstyper og operationstyper.

CAT.OP.NMPA.105 Procedurer for støjbegrænsning — balloner og motordrevne svævefly

Luffartøjschefen skal tage hensyn til virkningen af luffartøjsstøj, men skal samtidig sikre, at sikkerhedshensyn prioriteres højere end støjbekæmpelse.

CAT.OP.NMPA.110 Forsyning med og planlægning af brændstof eller ballast — balloner

- a) Operatøren skal sikre, at der er tilstrækkeligt med brændstof eller ballast til den planlagte flyvning samt reservebrændstof eller -ballast til 30 minutters flyvning.
- b) Beregningen af brændstof- eller ballastforsyning skal være baseret på mindst følgende operationelle forhold, hvorunder flyvningen skal udføres:
- 1) data fra ballonproducenten
 - 2) påregnede masser

- 3) forventede vejrforhold og
 - 4) ATS-procedurer og -begrænsninger.
- c) Beregningerne skal dokumenteres i en operationel flyveplan.

CAT.OP.NMPA.115 Befordring af specielle passagerkategorier

Personer, der kræver særlige forhold, assistance og/eller anordninger under en flyvning, betragtes som specielle passagerkategorier og befordres under forhold, der sikrer luftfartøjets og de ombordværendes sikkerhed i henhold til procedurer fastlagt af operatøren.

CAT.OP.NMPA.120 Instruktion af passagerer

Operatøren skal sikre, at passagererne modtager instruktion vedrørende sikkerheden inden eller, hvor dette er relevant, under flyvningen.

CAT.OP.NMPA.125 Forberedelse af flyvning

Før en flyvning påbegyndes, skal luftfartøjschefen:

- a) med alle rimelige tilgængelige midler fastslå, at de jordbaserede faciliteter, herunder kommunikationsfaciliteter og navigationshjælpemidler, der er tilgængelige og direkte kræves under en sådan flyvning for at sikre forsvarlig betjening af luftfartøjet, er tilstrækkelige for den type operation, under hvilken flyvningen skal foretages, og
- b) være bekendt med alle tilgængelige meteorologiske oplysninger, der er relevante for den planlagte flyvning. Forberedelserne til en flyvning, der rækker ud over den umiddelbare nærhed af afgangsstedet, skal omfatte:
 - 1) en gennemgang af de tilgængelige vejrrapporter og -udsigter og
 - 2) planlægning af en alternativ flyverute, hvis flyvningen ikke kan gennemføres som planlagt på grund af vejrforholdene.

CAT.OP.NMPA.130 Indlevering af ATS-flyveplan

- a) Hvis en ATS-flyveplan ikke er indleveret, fordi den ikke er påkrævet i henhold til lufttrafikreglerne, skal der indleveres tilstrækkelige oplysninger til, at alarmeringstjenesterne om nødvendigt kan aktiveres.
- b) Ved flyvning fra et sted, hvor en ATS-flyveplan ikke kan indleveres, skal luftfartøjschefen eller operatøren overføre ATS-flyveplanen så hurtigt som muligt efter start.

CAT.OP.NMPA.135 Sikring af passagerkabine og cockpit — balloner

Luftfartøjschefen skal før start og landing, og når dette skønnes nødvendigt af sikkerhedshensyn, sikre:

- a) at alt udstyr og al bagage er behørigt surret, og
- b) at nødevakuering fortsat er mulig.

CAT.OP.NMPA.140 Rygning om bord

Det er ikke tilladt at ryge om bord på et svævefly eller en ballon.

CAT.OP.NMPA.145 Vejrforhold

Luftfartøjschefen må kun påbegynde eller fortsætte en VFR-flyvning, hvis de senest tilgængelige meteorologiske oplysninger viser, at vejrforholdene langs ruten og på det tilsigtede ankomststed på det forventede tidspunkt vil svare til eller være bedre end de gældende operationelle minima ved VFR.

CAT.OP.NMPA.150 Is og anden kontaminering — procedurer på jorden

Luftfartøjschefen må ikke påbegynde start, medmindre luftfartøjet er frit for eventuelle forekomster, som kan have negativ indvirkning på luftfartøjets ydeevne eller styrbarhed, dog bortset fra det, der er tilladt i overensstemmelse med flyvehåndbogen (AFM).

CAT.OP.NMPA.155 Startforhold

Før starten påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig, at vejret på flyvepladsen eller det operationelle udgangspunkt ifølge de oplysninger, den pågældende har til rådighed, ikke er til hinder for en sikker start og udflyvning.

CAT.OP.NMPA.160 Simulerede unormale situationer under flyvning

Når passagerer befordres, må luftfartøjschefen ikke simulere unormale situationer eller nødsituationer, der kræver anvendelse af procedurer for unormale situationer eller nødsituationer.

CAT.OP.NMPA.165 Brændstof- og ballaststyring under flyvning — balloner

Luftfartøjschefen skal med regelmæssige mellemrum sikre, at den resterende mængde brugbare brændstof og ballast under flyvningen ikke er mindre end den mængde brændstof og ballast, der er nødvendig for at fuldføre den planlagte flyvning, og den reservemængde, der er planlagt til landing.

CAT.OP.NMPA.170 Anvendelse af supplerende ilt

Luftfartøjschefen skal sikre, at flyvebesætningsmedlemmer, der udfører opgaver, som er vigtige for en sikker operation af luftfartøjet under flyvning, kontinuerligt anvender supplerende ilt, hvis kabinetrykhøjden overstiger 10 000 ft i en periode på over 30 minutter, og når som helst kabinetrykhøjden overstiger 13 000 ft.

CAT.OP.NMPA.175 Indflyvnings- og landingsforhold

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

CAT.OP.NMPA.180 Operationelle begrænsninger — varmluftballoner

a) En varmluftballon må ikke lande om natten undtagen i nødsituationer.

b) En varmluftballon må lette om natten, hvis den medbringer tilstrækkeligt brændstof til at lande om dagen.

CAT.OP.NMPA.185 Operationelle begrænsninger — svævefly

Svævefly må kun opereres om dagen.«

g) I CAT.POL.A.240, litra b), nr. 4), erstattes »ORO.OPS« af »ORO.FC«.

h) I CAT.POL.A.310 tilføjes følgende som litra e):

»e) Kravene i litra a), nr. 3), litra a), nr. 4), litra a), nr. 5), litra b), nr. 2) og litra c), nr. 2) gælder ikke for VFR-operationer om dagen.«

i) I CAT.POL.A.405, litra b), erstattes henvisningen til »CAT.POL.A.305, litra b) eller litra c)« af en henvisning til »CAT.POL.A.400, litra b) og c)«.

- j) I SUBPART C — PERFORMANCEMÆSSIGE OG OPERATIONELLE BEGRÆNSNINGER FOR LUFTFARTØJER indsættes følgende AFSNIT 4 og 5:

»AFSNIT 4

Svævefly

CAT.POL.S.100 Operationelle begrænsninger

- a) Svæveflyets lastning, masse og tyngdepunkt (CG) skal i enhver fase af flyvningen være i overensstemmelse med de begrænsninger, der er angivet i flyvehåndbogen (AFM) eller i driftshåndbogen, hvis denne er mere restriktiv.
- b) Skilte, fortegnelser og instrumentmarkeringer samt kombinationer af disse, der angiver de operationelle begrænsninger, som i henhold til flyvehåndbogen skal præsenteres visuelt, skal være synlige i svæveflyet.

CAT.POL.S.105 Vejning

- a) Operatøren skal sikre, at svæveflyets masse og tyngdepunkt er blevet bestemt ved egentlig vejning forud for den første ibrugtagning. Der skal redegøres for de samlede virkninger af ændringer og reparationer på masse og balance, og virkningerne skal behørigt dokumenteres. Disse oplysninger skal gøres tilgængelige for luftfartøjschefen. Endvidere skal svæveflyet vejes igen, hvis ændringernes virkninger på masse og balance ikke kendes nøjagtigt.
- b) Vejningen skal foretages af producenten af svæveflyet eller i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2042/2003, hvis relevant.

CAT.POL.S.110 Ydeevne (performance)

Luftfartøjschefen må kun operere svæveflyet, hvis ydeevnen er tilstrækkelig til at overholde de gældende lufttrafikregler samt eventuelle andre begrænsninger, der gælder for flyvningen, lufrummet eller de anvendte flyvepladser eller operationelle udgangspunkter, idet der tages hensyn til diagrammers og korts nøjagtighed.

AFSNIT 5

Balloner

CAT.POL.B.100 Operationelle begrænsninger

- a) Ballonens lastning og masse skal i enhver fase af flyvningen være i overensstemmelse med de begrænsninger, der er angivet i flyvehåndbogen eller i driftshåndbogen, hvis denne er mere restriktiv.
- b) Skilte, fortegnelser og instrumentmarkeringer samt kombinationer af disse, der angiver de operationelle begrænsninger, som i henhold til flyvehåndbogen skal præsenteres visuelt, skal være synlige i ballonen.

CAT.POL.B.105 Vejning

- a) Operatøren skal sikre, at ballonens masse er blevet bestemt ved egentlig vejning forud for den første ibrugtagning. Der skal redegøres for de samlede virkninger af ændringer og reparationer på massen, og virkningerne skal behørigt dokumenteres. Disse oplysninger skal gøres tilgængelige for luftfartøjschefen. Ballonen skal vejes igen, hvis ændringernes virkninger på massen ikke kendes nøjagtigt.
- b) Vejningen skal foretages af producenten af ballonen eller i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2042/2003, hvis relevant.

CAT.POL.B.110 System til bestemmelse af masse

- a) Et operatør, der benytter en ballon, skal fastlægge en ordning med angivelse af, hvordan de nedenstående punkter bestemmes nøjagtigt for hver flyvning, således at luftfartøjschefen kan sikre, at de begrænsninger, der er foreskrevet i flyvehåndbogen, overholdes:

- 1) ballonens tommasse

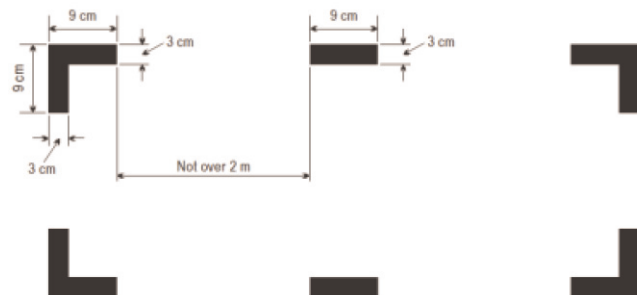
- 2) trafiklastens masse
 - 3) brændstof- eller ballastmængdens masse
 - 4) startmasse
 - 5) lastningen af ballonen gennemføres under opsyn af luftfartøjschefen eller af kvalificeret personale
 - 6) udarbejdelse og opstilling af enhver form for dokumentation.
- b) Luftfartøjschefen skal kunne gengive beregningen af masse baseret på elektroniske beregninger.
- c) Dokumentationen for masse skal udarbejdes forud for hver flyvning og dokumenteres i en operationel flyveplan.

CAT.POL.B.115 Ydeevne (performance)

Luftfartøjschefen må kun operere ballonen, hvis ydeevnen er tilstrækkelig til at overholde de gældende lufttrafikregler samt eventuelle andre begrænsninger, der gælder for flyvningen, luftrummet eller de anvendte flyvepladser eller operationelle udgangspunkter, idet der tages hensyn til diagrammers og korts nøjagtighed.»

- k) I CAT.IDE.A.100, litra c), CAT.IDE.A.215, litra d) og i CAT.IDE.H.100, litra c), erstattes ordet »must« af »shall« i den engelske sprogudgave. Ændringen er ikke relevant for den danske sprogudgave.
- l) I CAT.IDE.A.260 erstattes figur 1 af den følgende figur:

figur 1



- m) I SUBPART D — INSTRUMENTER, DATA OG Udstyr indsættes følgende AFSNIT 3 og 4:

»AFSNIT 3

Svævefly

CAT.IDE.S.100 Instrumenter og udstyr — generelt

- a) De instrumenter og det udstyr, der er påkrævet i henhold til denne subpart, skal være godkendt i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 748/2012, hvis de:
- 1) anvendes af flyvebesætningen til at kontrollere flyvevejen
 - 2) anvendes til opfyldelse af CAT.IDE.S.140
 - 3) anvendes til opfyldelse af CAT.IDE.S.145 eller
 - 4) er installeret i svæveflyet.

- b) Det er ikke nødvendigt med en godkendelse af nedenstående instrumenter og udstyr, der kræves i henhold til denne subpart:
- 1) stavlygte
 - 2) en nøjagtig tidsmåler og
 - 3) overlevelsesudstyr og signaludstyr.
- c) Instrumenter og udstyr, som ikke er krævet i denne subpart, samt andet udstyr, som ikke er krævet i andre bilag, men som er med på en flyvning, skal opfylde følgende:
- 1) de oplysninger, som sådanne former for instrumenter, udstyr eller dele tilvejebringer, må ikke bruges af flyvebesætningen til at overholde bilag I til forordning (EF) nr. 216/2008, og
 - 2) instrumenterne og udstyret må ikke påvirke svæveflyets luftdygtighed, heller ikke i tilfælde af svigt eller funktionsfejl.
- d) Instrumenter og udstyr skal umiddelbart kunne betjenes eller være lettilgængeligt fra den plads, der er tildelt det flyvebesætningsmedlem, der skal bruge det.
- e) Alt påkrævet nødudstyr skal være lettilgængeligt til umiddelbar anvendelse.

CAT.IDE.S.105 Minimumsudstyr til flyvning

En flyvning må ikke påbegyndes, når et/en af svæveflyets instrumenter, udstyrsdele eller funktioner, der er påkrævet for den planlagte flyvning, er ude af drift eller mangler, medmindre svæveflyet flyves i overensstemmelse med minimumsudstyslisten (MEL).

CAT.IDE.S.110 VFR-flyvninger — flyve- og navigationsinstrumenter

- a) Svævefly, der udfører VFR-operationer om dagen, skal være udstyret med en anordning, som måler og viser:
- 1) for motorsvævefly, magnetisk kurs
 - 2) tiden i timer, minutter og sekunder
 - 3) trykhøjde og
 - 4) flyvehastighed.
- b) Svævefly, der opereres under forhold, hvor svæveflyet ikke kan fastholdes i en ønsket flyvestilling uden brug af et eller flere yderligere instrumenter, skal ud over det i litra a) nævnte være udstyret med en anordning, som måler og viser:
- 1) vertikal hastighed
 - 2) flyvestilling eller drejning og krængning (turn and slip) og
 - 3) magnetisk kurs.

CAT.IDE.S.115 Skyflyvning — flyve- og navigationsinstrumenter

Svæveflyvere, der udfører skyflyvning, skal være udstyret med en anordning, som måler og viser:

- a) magnetisk kurs

- b) tiden i timer, minutter og sekunder
- c) trykhøjde
- d) flyvehastighed
- e) vertikal hastighed og
- f) flyvestilling eller drejning og krængning (turn and slip).

CAT.IDE.S.120 Sæder og fastspændingsanordning

- a) Svævefly skal være udstyret med:
 - 1) et sæde til hver ombordværende og
 - 2) en fastspændingsanordning, der fastholder den siddende persons torso, til hvert sæde ifølge flyvehåndbogen (AFM).
- b) En fastspændingsanordning, der fastholder den siddende persons torso, skal have ét enkelt udløsningspunkt.

CAT.IDE.S.125 Supplerende ilt

Svævefly, der opereres i trykhøjder over 10 000 ft, skal være forsynet med udstyr, som er i stand til at lagre og afgive ilt, med tilstrækkeligt indåndingsilt til at forsyne:

- a) besætningsmedlemmer i en periode på over 30 minutter, når trykhøjden er mellem 10 000 ft og 13 000 ft, og
- b) alle besætningsmedlemmer og passagerer i en periode, hvor trykhøjden er over 13 000 ft.

CAT.IDE.S.130 Flyvning over vand

Luftfartøjschefen på et svævefly, der opereres over vand, skal fastslå risikoen for, at de ombordværende på svæveflyet ikke overlever i tilfælde af en landing på vand, og på dette grundlag skal vedkommende træffe beslutning om medtagning af:

- a) en redningsvest eller tilsvarende individuel flydeanordning til hver ombordværende, som skal bæres eller være anbragt i en position, som er lettilgængelig fra den person sæde, til hvem vesten eller flydeanordningen er beregnet
- b) en nødlokaliseringssender (ELT) eller en sender til positionsbestemmelse af personer (PLB), som bæres af et besætningsmedlem eller en passager, og som kan sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz, og
- c) udstyr, som kan frembringe nødsignaler under en flyvning:
 - 1) over vand ud over glidedistance fra land, eller
 - 2) hvor start- eller indflyvningsbanen er placeret på en sådan måde over vand, at der i tilfælde af et uheld ville være sandsynlighed for nødlanding på vandet.

CAT.IDE.S.135 Overlevelsesudstyr

Svævefly, der opereres over områder, hvor eftersøgning og redning er specielt vanskelig, skal være udstyret med signalanordninger og redningsudstyr, der egner sig til det område, der skal overflyves.

CAT.IDE.S.140 Radiokommunikationsudstyr

- a) Når det kræves i det luftrum, der flyves i, skal svævefly være udstyret med radiokommunikationsudstyr, som kan udføre tovejskommunikation med de luftfartsstationer eller på de frekvenser, som opfylder luftrumskravene.
- b) Hvis radiokommunikationsudstyr kræves i henhold til litra a), skal det muliggøre kommunikation på den aeronautiske nødfrekvens 121,5 MHz.

CAT.IDE.S.145 Navigationsudstyr

Svævefly skal være udstyret med navigationsudstyr, som er nødvendigt for at flyve i overensstemmelse med:

- a) ATS-flyveplanen, hvis relevant, og
- b) de gældende luftrumskrav.

CAT.IDE.S.150 Transponder

Når det kræves i det luftrum, der skal flyves i, skal svævefly være udstyret med en sekundær overvågningsradar-transponder (SSR-transponder) med alle de krævede funktioner.

AFSNIT 4

Balloner**CAT.IDE.B.100 Instrumenter og udstyr — generelt**

- a) De instrumenter og det udstyr, der er påkrævet i henhold til denne subpart, skal være godkendt i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 748/2012, hvis de:
 - 1) anvendes af flyvebesætningen til at bestemme flyvevejen
 - 2) anvendes til opfyldelse af CAT.IDE.B.155 eller
 - 3) er installeret i ballonen.
- b) Følgende udstyr, som kræves i denne subpart, kræver ingen godkendelse:
 - 1) stavlygte
 - 2) en nøjagtig tidsmåler
 - 3) førstehjælpskasse
 - 4) overlevelsesudstyr og signaludstyr
 - 5) en alternativ antændingskilde
 - 6) et brandtæppe eller et flammesikret dække
 - 7) en dropline og
 - 8) en kniv.

- c) Instrumenter og udstyr, som ikke er krævet i denne subpart, samt andet udstyr, som ikke er krævet i andre bilag, men som er med på en flyvning, skal opfylde følgende:
- 1) de oplysninger, som sådanne former for instrumenter, udstyr eller dele tilvejebringer, må ikke bruges af flyvebesætningen til at overholde bilag I til forordning (EF) nr. 216/2008, og
 - 2) instrumenterne og udstyret må ikke påvirke ballonens luftdygtighed, heller ikke i tilfælde af svigt eller funktionsfejl.
- d) Instrumenter og udstyr skal umiddelbart kunne betjenes eller være lettilgængeligt fra den plads, som det flyvebesætningsmedlem, der skal bruge det, har fået tildelt.
- e) Alt påkrævet nødudstyr skal være lettilgængeligt til umiddelbar anvendelse.

CAT.IDE.B.105 Minimumsudstyr til flyvning

En flyvning må ikke påbegyndes, når et/en af ballonens instrumenter, udstyrsdele eller funktioner, der er påkrævet for den planlagte flyvning, er ude af drift eller mangler, medmindre ballonen flyves i overensstemmelse med minimumsudstyslisten (MEL).

CAT.IDE.B.110 Operationslys

Balloner, der opereres om natten, skal være udstyret med:

- a) antikollisionslys
- b) en anordning, som sikrer tilstrækkelig belysning af alle instrumenter og alt udstyr, der er vigtigt for en sikker operation af ballonen, og
- c) en stavlygte.

CAT.IDE.B.115 VFR-flyvninger — flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr

Balloner, der udfører VFR-operationer, skal være udstyret med følgende:

- a) en anordning, der kan vise den retning, ballonen driver, og
- b) en anordning, som måler og viser:
 - 1) tiden i timer, minutter og sekunder
 - 2) vertikal hastighed, hvis det kræves i flyvehåndbogen
 - 3) trykhøjde, hvis det kræves i flyvehåndbogen, hvis det kræves i luftrumskravene, eller når højden skal kontrolleres med henblik på brug af ilt, og
 - 4) bortset fra gasballoner, trykket i hver enkelt gasforsyningsledning.

CAT.IDE.B.120 Fastspændingsanordninger

Balloner med en særskilt kabine til luftfartøjschefen skal være udstyret med en fastspændingsanordning til luftfartøjschefen.

CAT.IDE.B.125 Førstehjælpkasse

- a) Balloner skal være udstyret med en førstehjælpkasse.
- b) Opsamlingskøretøjet skal medbringe en yderligere førstehjælpkasse.
- c) Førstehjælpkassen skal være:
 - 1) lettilgængelig og
 - 2) ajourført.

CAT.IDE.B.130 Supplerende ilt

Balloner, der opereres i trykhøjder over 10 000 ft, skal være forsynet med udstyr, som er i stand til at lagre og afgive ilt, med tilstrækkeligt indåndingsilt til at forsyne:

- a) besætningsmedlemmer i en periode på over 30 minutter, når trykhøjden er mellem 10 000 ft og 13 000 ft, og
- b) alle besætningsmedlemmer og passagerer i en periode, hvor trykhøjden er over 13 000 ft.

CAT.IDE.B.135 Manuelle ildslukkere

Varmluftballoner skal være udstyret med mindst én manuel ildslukker i henhold til de gældende luftdygtighedsbestemmelser.

CAT.IDE.B.140 Flyvning over vand

Luffartøjschefen på en ballon, der opereres over vand, skal fastslå risikoen for, at de ombordværende på ballonen ikke overlever i tilfælde af en landing på vand, og på dette grundlag skal vedkommende træffe beslutning om medtagning af:

- a) en redningsvest til hver ombordværende eller en tilsvarende individuel flydeanordning til hver ombordværende, der er under to år, der skal bæres eller være anbragt i en position, som er lettilgængelig fra den persons sæde, til hvem vesten eller flydeanordningen er beregnet
- b) en nødlokaliseringsender (ELT) eller en sender til positionsbestemmelse af personer (PLB), som bæres af et besætningsmedlem eller en passager, og som kan sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz, og
- c) udstyr, som kan frembringe nødsignaler.

CAT.IDE.B.145 Overlevelsesudstyr

Balloner, der opereres over områder, hvor eftersøgning og redning er specielt vanskelig, skal være udstyret med signalanordninger og redningsudstyr, der egner sig til det område, der skal overflyves.

CAT.IDE.B.150 Diverse udstyr

- a) Balloner skal være udstyret med beskyttelseshandsker til hvert besætningsmedlem.
- b) Varmluftballoner skal være udstyret med:
 - 1) en alternativ antændingskilde
 - 2) en anordning, der måler og angiver brændstoffmængden

- 3) et brandtæppe eller et flammesikret dække og
- 4) en dropline på mindst 25 m.
- c) Gasballoner skal være udstyret med:
 - 1) en kniv og
 - 2) en dropline på mindst 20 m fremstillet af naturlige fibre eller af et elektrostatisk ledende materiale.

CAT.IDE.B.155 Radiokommunikationsudstyr

- a) Når det kræves i det luftrum, der flyves i, skal balloner være udstyret med radiokommunikationsudstyr på luftfartøjschefens plads, som kan udføre tovejskommunikation med de luftfartsstationer eller på de frekvenser, som opfylder luftrumskravene.
- b) Hvis radiokommunikationsudstyr kræves i henhold til litra a), skal det muliggøre kommunikation på den aeronautiske nødfrekvens 121,5 MHz.

CAT.IDE.B.160 Transponder

Når det kræves i det luftrum, der skal flyves i, skal balloner være udstyret med en sekundær overvågningsradar-transponder (SSR-transponder) med alle de krævede funktioner.«

- 5) I bilag V til forordning (EU) nr. 965/2012 foretages følgende ændringer:
 - a) Alle henvisninger til forordning (EF) nr. 1702/2003 erstattes med henvisninger til forordning (EU) nr. 748/2012.
 - b) I SPA.GEN.100, litra a), nr. 1), erstattes »CAT-luftfartsforetagender« af »erhvervsmæssige operatører«.
 - c) SPA.DG.100 affattes således:

»SPA.DG.100 Transport af farligt gods

Operatøren må kun transportere farligt gods ad luftvejen, hvis operatøren er blevet godkendt af den kompetente myndighed, jf. dog bilag IV (del-CAT), bilag VI (del-NCC), bilag VII (del-NCO) og bilag VIII (del-SPO).«

- 6) I bilag VI til forordning (EU) nr. 965/2012 affattes NCC.POL.125, litra b), således:
 - »b) Undtagen for en flyvemaskine, der er udstyret med turbopropmotorer og en maksimal startmasse på eller under 5 700 kg, skal luftfartøjschefen sikre, at flyvemaskinen er i stand til i tilfælde af motorfejl under start:
 - 1) at afbryde starten og stoppe inden for den acceleration-stop distance, der er til rådighed, eller den bane, der er til rådighed, eller
 - 2) at fortsætte starten og gå fri af alle hindringer langs flyvevejen med en tilstrækkelig margen, indtil flyvemaskinen kan overholde NCC.POL.130.«

- 7) I bilag VII til forordning (EU) nr. 965/2012 foretages følgende ændringer:
 - a) Alle henvisninger til forordning (EF) nr. 1702/2003 erstattes med henvisninger til forordning (EU) nr. 748/2012.

b) I NCO.GEN.102 foretages følgende ændringer:

i) overskriften affattes således:

»Motorsvævefly til rejsebrug, motordrevne svævefly og hybridballoner«

ii) følgende litra d) tilføjes:

»d) Hybridballoner skal opereres i overensstemmelse med kravene til varmluftballoner.«

c) Følgende indsættes som punkt NCO.GEN.103:

»NCO.GEN.300 Introduktionsflyvninger

Introduktionsflyvninger som omhandlet i nærværende forordnings artikel 6, stk. 5, litra c), skal, når de udføres i henhold til dette bilag:

a) starte og slutte på samme flyveplads eller operationelle udgangspunkt undtagen balloner og svæveflyve-maskiner

b) udføres som VFR-operationer om dagen;

c) overvåges af en udpeget person, der har ansvaret for deres sikkerhed, og

d) opfylde eventuelle øvrige betingelser, der er fastsat af den kompetente myndighed.«

d) NCO.GEN.106 affattes således:

»NCO.GEN.106 Luftfartøjschefens ansvar og beføjelser — balloner

Luftfartøjschefen på en ballon skal i tillæg til NCO.GEN.105:

a) være ansvarlig for inden flyvningen at instruere de personer, der bistår ved oppustning og tømning af ballonhylstret

b) sikre, at der ikke ryges om bord eller i umiddelbar nærhed af ballonen, og

c) sikre, at personer, der bistår ved oppustning og tømning af ballonhylstret, bærer passende beskyttelsestøj.«

e) I NCO.GEN.135, litra a), nr. 10), erstattes udtrykket »for den planlagte flyverute« af »for den planlagte flyverute eller det område, hvori flyvningen planlægges udført.«.

f) I NCO.OP.110, litra c), første punktum, indsættes ordet »alene« efter »anvendes«.

g) I NCO.OP.113 affattes overskriften således: **»Flyvepladsens operationelle minima — onshorecirklingsind-flyvning med helikoptere«.**

h) I NCO.OP.127, litra a) og b), udgår udtrykket », -gas«.

i) NCO.OP.215 affattes således:

»NCO.OP.215 Operationelle begrænsninger — varmluftballoner

a) En varmluftballon må ikke lande om natten undtagen i nødsituationer.

b) En varmluftballon kan starte om natten, hvis den medbringer tilstrækkeligt brændstof til at lande om dagen.«

j) NCO.POL.105, litra b), affattes således:

»b) Vejningen skal foretages:

- 1) for flyvemaskiners og helikopteres vedkommende af luftfartøjsproducenten eller af en godkendt vedligeholdelsesorganisation og
- 2) og for svæveflys og balloners vedkommende af producenten af luftfartøjet eller i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003, hvis relevant.«

k) NCO.IDE.B.110 affattes således:

»**NCO.IDE.B.110 Operationslys**

Balloner, der opereres om natten, skal være udstyret med:

- a) antikollisionslys
- b) en anordning, som sikrer tilstrækkelig belysning af alle instrumenter og alt udstyr, der er vigtigt for en sikker operation af ballonen, og
- c) en stavlygte.«

l) NCO.IDE.B.125 affattes således:

»**NCO.IDE.B.125 Manuelle ildslukkere**

Varmluftballoner skal være udstyret med mindst én manuel ildslukker, hvis dette kræves i henhold til de gældende certificeringsspecifikationer.«

m) NCO.IDE.B.140 affattes således:

»**NCO.IDE.B.140 Diverse udstyr**

a) Balloner skal være udstyret med beskyttelseshandsker til hvert besætningsmedlem.

b) Varmluftballoner skal være udstyret med:

- 1) en alternativ antændingskilde
- 2) en anordning, der måler og angiver brændstofmængden
- 3) et brandtæppe eller et flammesikret dække og
- 4) en dropline på mindst 25 m.

c) Gasballoner skal være udstyret med:

- 1) en kniv og
- 2) en dropline på mindst 20 m fremstillet af naturlige fibre eller af et elektrostatisk ledende materiale.«

n) Følgende tilføjes som SUBPART E:

»SUBPART E

SPECIFIKKE KRAV

AFSNIT 1

Generelt

NCO.SPEC.100 Anvendelsesområde

Denne subpart fastlægger specifikke krav, som skal følges af en luftfartøjschef, der gennemfører ikke-erhvervs-mæssige specialoperationer med ikke-komplekse motordrevne luftfartøjer.

NCO.SPEC.105 Tjekliste

- a) Før en specialoperation påbegyndes, skal luftfartøjschefen foretage en risikovurdering ved at vurdere aktivitetens kompleksitet for at afdække de farer og risici, der er forbundet med operationen, og fastlægge afhjælpende foranstaltninger.
- b) Specialoperationer skal udføres i overensstemmelse med en tjekliste. Baseret på risikovurderingen skal luftfartøjschefen fastlægge en sådan tjekliste, der egner sig til de særlige aktiviteter og de benyttede luftfartøjer, idet der tages højde for denne subparts afsnit.
- c) Den tjekliste, der er relevant for funktionen som luftfartøjschef, besætningsmedlemmer og specialister, skal være let tilgængelig for hver flyvning.
- d) tjeklisten skal gennemgås og opdateres regelmæssigt, hvis relevant.

NCO.SPEC.110 Luftfartøjschefens ansvar og beføjelser

Når besætningsmedlemmer eller faglige specialister deltager i operationen, påhviler det luftfartøjschefen:

- a) at sikre, at besætningsmedlemmer og faglige specialister opfylder NCO.SPEC.115 og NCO.SPEC.120
- b) ikke at påbegynde en flyvning, hvis et besætningsmedlem eller en faglig specialist ikke er i stand til at varetage sine opgaver pga. f.eks. skade, sygdom, træthed eller påvirkning af psykofarmaka
- c) ikke at fortsætte en flyvning længere end til nærmeste flyveplads eller operationelle udgangspunkt, hvor vejret tillader landing, hvis et besætningsmedlems eller en faglig specialists evne til at varetage sine opgaver er nedsat væsentligt pga. f.eks. træthed, sygdom eller iltmangel
- d) sikre, at besætningsmedlemmerne og de faglige specialister overholder alle love, bestemmelser og procedurer i de stater, hvor operationer udføres
- e) sikre, at alle besætningsmedlemmer og faglige specialister er i stand til at kommunikere med hinanden på et fælles sprog, og
- f) sikre, at faglige specialister og besætningsmedlemmer kontinuerligt anvender supplerende ilt, hvis kabinetrykhøjden overstiger 10 000 ft i en periode på over 30 minutter, og når som helst kabinetrykhøjden overstiger 13 000 ft.

NCO.SPEC.115 Besætningens ansvar

- a) Besætningsmedlemmerne skal have ansvaret for en tilfredsstillende udførelse af deres opgaver. Besætningens opgaver skal angives i tjeklisten.

- b) Undtagen for balloner gælder det, at under kritiske faser af flyvningen, eller når luftfartøjschefen skønner det nødvendigt af sikkerhedshensyn, skal besætningsmedlemmerne være fastspændte på deres tildelte plads, medmindre andet angives i tjeklisten.
- c) Under flyvningen skal flyvebesætningsmedlemmerne holde deres sikkerhedsbælte fastspændt, mens de er på deres plads.
- d) Under flyvningen skal mindst ét kvalificeret flyvebesætningsmedlem til enhver tid forblive ved luftfartøjets manøvreorganer.
- e) Besætningsmedlemmerne må ikke varetage opgaver på et luftfartøj:
- 1) hvis de ved eller har mistanke om, at de lider af træthed som omhandlet i stk. 7, litra f), i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008 eller på anden måde føler sig uegnede til at udføre deres opgaver, eller
 - 2) hvis de er påvirket af psykofarmaka eller alkohol eller andre forhold som omhandlet i stk. 7, litra g), i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008.
- f) Besætningsmedlemmer, som varetager opgaver for mere end én operatør, skal:
- 1) føre deres egne fortegnelser vedrørende flyvning samt tjeneste- og hviletid som omhandlet i bilag III (del-ORO), subpart FTL, til forordning (EU) nr. 965/2012, hvis relevant og
 - 2) forsyne hver operatør med de data, der er nødvendige for at planlægge aktiviteter i overensstemmelse med de gældende flyve- og tjenestetidsbestemmelser.
- g) Besætningsmedlemmerne skal indberette følgende til luftfartøjschefen:
- 1) enhver form for fejl, svigt, funktionsfejl eller defekt, som efter vedkommendes mening vil kunne indvirke på luftfartøjets luftdygtighed eller sikre operation, herunder nødsystemerne, og
 - 2) enhver hændelse, som har bragt eller vil kunne bringe operationen i fare.

NCO.SPEC.120 Faglige specialisters ansvar

- a) De faglige specialister skal have ansvaret for en tilfredsstillende udførelse af deres opgaver. De faglige specialisters opgaver skal angives i tjeklisten.
- b) Undtagen for balloner gælder det, at under kritiske faser af flyvningen, eller når luftfartøjschefen skønner det nødvendigt af sikkerhedshensyn, skal faglige specialister være fastspændte på deres plads, medmindre andet angives i tjeklisten.
- c) Faglige specialister skal sikre, at de er fastspændte, når de udfører specialopgaver, mens yderdøre er åbne eller fjernet.
- d) Den faglige specialist skal indberette følgende til luftfartøjschefen:
- 1) enhver form for fejl, svigt, funktionsfejl eller defekt, som efter vedkommendes mening vil kunne indvirke på luftfartøjets luftdygtighed eller sikre operation, herunder nødsystemerne, og
 - 2) enhver hændelse, som har bragt eller vil kunne bringe operationen i fare.

NCO.SPEC.125 Sikkerhedsinstruktion

- a) Før start skal luftfartøjschefen instruere de faglige specialister i:
- 1) nødudstyr og -procedurer
 - 2) operationelle procedurer vedrørende specialopgaven før hver flyvning eller serie af flyvninger.

- b) Der er muligvis ikke behov for den instruktion, der er omhandlet i litra a), nr. 2), hvis de faglige specialister er instrueret i de operationelle procedurer inden begyndelsen af flyvesæsonen i det pågældende kalenderår.

NCO.SPEC.130 Minimum hindringsfrie højder — IFR-flyvninger

Luftfartøjschefen skal fastsætte minimumsflyvehøjder for hver flyvning, som giver den krævede frihøjde over terrænet for alle rutesegmenter, der skal flyves i henhold til IFR. Minimumsflyvehøjderne må ikke være lavere end dem, der er bekendtgjort af den overfløjne stat.

NCO.SPEC.135 Brændstof- og olieforsyning — flyvemaskiner

NCO.OP.125 litra a), nr. 1) i), gælder ikke for slæb af svævefly, flyveopvisning, kunstflyvning eller konkurrenceflyvning.

NCO.SPEC.140 Brændstof- og olieforsyning — helikoptere

Uanset NCO.OP.126, litra a), nr. 1), må en helikopters luftfartøjschef kun påbegynde en VFR-operation om dagen ved flyvninger inden for 25 NM fra afgangsflyvepladsen eller det operationelle udgangspunkt, hvis reservebrændstoffet mindst rækker til 10 minutters flyvning ved den hastighed, der sikrer størst rækkevidde.

NCO.SPEC.145 Simulerede situationer under flyvning

Medmindre en faglig specialist befinder sig om bord på luftfartøjet i træningsøjemed, må luftfartøjschefen ved befording af faglige specialister ikke simulere:

- a) situationer, der kræver anvendelse af procedurer for unormale situationer eller nødsituationer, eller
- b) flyvning under instrumentvejrforhold (IMC).

NCO.SPEC.150 Sporing af terrænnærhed

Hvis et sådant forefindes, må terrænadvarselssystemet deaktiveres under specialopgaver, som i kraft af deres karakter kræver, at luftfartøjet opereres i en afstand fra terrænet, der er kortere end den afstand, som udløser terrænadvarselssystemet.

NCO.SPEC.155 Advarselssystem for kollisioner i luften (Airborne Collision Avoidance System — ACAS II)

Uanset NCO.OP.200 må ACAS II-systemet deaktiveres under specialopgaver, som i kraft af deres karakter kræver, at luftfartøjer opereres inden for en afstand fra hinanden, der er kortere end den afstand, som udløser ACAS-systemet.

NCO.SPEC.160 Udslip af farligt gods

Luftfartøjschefen må ikke operere et luftfartøj hen over tæt bebyggede by- eller boligområder eller over udendørs forsamlinger af personer, når farligt gods frigives.

NCO.SPEC.165 Medbringelse og anvendelse af våben

- a) Luftfartøjschefen skal sikre, at når våben medbringes på en flyvning med henblik på udførelse af en specialopgave, skal de være sikret, når de ikke er i brug.
- b) Den faglige specialist, der bruger våbnet, skal træffe alle nødvendige foranstaltninger for at forhindre, at luftfartøjet og personer om bord eller på jorden udsættes for fare.

NCO.SPEC.170 Kriterier for ydeevne (performance) og operation — flyvemaskiner

Når en flyvemaskine opereres i en højde på under 150 m (500 ft) over et ikke-bymæssigt område, skal luftfartøjschefen ved operationer med flyvemaskiner, der i tilfælde af fejl i den kritiske motor ikke er i stand til at opretholde vandret flyvning, have:

- a) fastlagt operationelle procedurer for at minimere konsekvenserne af en motorfejl og

- b) instrueret alle ombordværende besætningsmedlemmer og faglige specialister i de procedurer, der skal gennemføres i tilfælde af en nødlanding.

NCO.SPEC.175 Kriterier for ydeevne (performance) og operation — helikoptere

- a) Luftfartøjschefen må flyve et luftfartøj over tætbebyggede områder, forudsat at:
- 1) helikopteren er certificeret i kategori A eller B, og
 - 2) sikkerhedsforanstaltninger er fastlagt for at forhindre unødigt fare for personer eller ejendom på jorden.
- b) Luftfartøjschefen skal have:
- 1) fastlagt operationelle procedurer for at minimere konsekvenserne af en motorfejl og
 - 2) instrueret alle ombordværende besætningsmedlemmer og faglige specialister i de procedurer, der skal gennemføres i tilfælde af en nødlanding.
- c) Luftfartøjschefen skal sikre, at massen ved start, landing eller hover ikke overstiger den maksimale masse, der er angivet for:
- 1) OGE-hover (Out of Ground Effect) med alle motorer i drift ved en passende effekt, eller
 - 2) hvis OGE-hover sandsynligvis ikke kan etableres på grund af forholdene, må helikopterens masse ikke overstige den maksimale masse, der er angivet for IGE-hover (In Ground Effect) med alle motorer i drift ved en passende effekt, forudsat at forholdene tillader IGE-hover ved den maksimale angivne masse.

AFSNIT 2

Operationer med udvendig last fra helikopter med løftestrop (HESLO)

NCO.SPEC.HESLO.100 Tjekliste

Tjeklisten for HESLO skal indeholde:

- a) normale procedurer, unormale procedurer og nødprocedurer
- b) relevante performancedata
- c) påkrævet udstyr
- d) eventuelle begrænsninger og
- e) luftfartøjschefens ansvar og pligter, og besætningsmedlemmers og faglige specialisters ansvar og pligter hvis relevant.

NCO.SPEC.HESLO.105 Særligt HESLO-udstyr

Helikopteren skal være udstyret med mindst:

- a) et sikkerhedsspejl eller en alternativ anordning, der gør det muligt at se krogen(e)/lasten, og
- b) en lastmåler, medmindre der findes en anden metode til at fastslå lastens vægt.

NCO.SPEC.HESLO.110 Transport af farligt gods

Operatører, som transporterer farligt gods til eller fra ubemandede steder eller fjerntliggende områder, skal hos den kompetente myndighed ansøge om en dispensation fra bestemmelserne i de tekniske instruktioner, hvis de agter ikke at efterleve kravene i disse instruktioner.

AFSNIT 3

HEC-operationer (Human external cargo)**NCO.SPEC.HEC.100 Tjekliste**

Tjeklisten for HEC skal indeholde:

- a) normale procedurer, unormale procedurer og nødprocedurer
- b) relevante performancedata
- c) påkrævet udstyr
- d) eventuelle begrænsninger og
- e) luftfartøjschefens ansvar og pligter, og besætningsmedlemmers og faglige specialisters ansvar og pligter hvis relevant.

NCO.SPEC.HEC.105 Særligt HEC-udstyr

a) Helikopteren skal være udstyret med:

- 1) udstyr til hejseoperationer eller lastkrog
- 2) et sikkerhedsspejl eller en alternativ anordning, der gør det muligt at se krogen, og
- 3) en lastmåler, medmindre der findes en anden metode til at fastslå lastens vægt.

b) Ved installation af alt hejse- og lastkrogsudstyr samt ved efterfølgende ændringer heraf skal der forefindes en luftdygtighedsgodkendelse af relevans for den tilsigtede funktion.

AFSNIT 4

Faldskærmsoperationer (PAR)**NCO.SPEC.PAR.100 Tjekliste**

Tjeklisten for PAR skal indeholde:

- a) normale procedurer, unormale procedurer og nødprocedurer
- b) relevante performancedata
- c) påkrævet udstyr
- d) eventuelle begrænsninger og
- e) luftfartøjschefens ansvar og pligter, og besætningsmedlemmers og faglige specialisters ansvar og pligter hvis relevant.

NCO.SPEC.PAR.105 Befordring af besætningsmedlemmer og faglige specialister

Kravene i NCO.SPEC.120, litra c), gælder ikke for faglige specialister, der foretager faldskærmsudspring.

NCO.SPEC.PAR.110 Sæder

Uanset NCO.IDE.A.140, litra a), nr. 1, og NCO.IDE.A.140, litra a), nr. 1), kan luftfartøjets gulv bruges som siddeplads, forudsat at der er en anordning, som den faglige specialist kan holde eller spænde sig fast i.

NCO.SPEC.PAR.115 Supplerende ilt

Uanset NCO.SPEC.110, litra f), gælder kravet om at anvende supplerende ilt ikke for andre besætningsmedlemmer end luftfartøjschefen og ej heller for faglige specialister, der udfører opgaver af afgørende betydning for specialopgaven, når kabinetrykhøjden:

- a) overstiger 13 000 ft i en periode på ikke mere end 6 minutter, eller
- b) overstiger 15 000 ft i en periode på ikke mere end 3 minutter.

NCO.SPEC.PAR.120 Udslip af farligt gods

Uanset NCO.SPEC.160 må faldskærmsudspringere forlade luftfartøjet med det formål at foretage faldskærmsopvisning over tæt bebyggede by- eller boligområder eller over udendørs forsamlinger af personer og samtidig medbringe røgudviklende udstyr, forudsat at det er fremstillet til dette formål.

AFSNIT 5

Kunstflyvning (ABF)**NCO.SPEC.ABF.100 Tjekliste**

Tjeklisten for ABF skal indeholde:

- a) normale procedurer, unormale procedurer og nødprocedurer
- b) relevante performancedata
- c) påkrævet udstyr
- d) eventuelle begrænsninger og
- e) luftfartøjschefens ansvar og pligter, og besætningsmedlemmers og faglige specialisters ansvar og pligter hvis relevant.

NCO.SPEC.ABF.105 Dokumenter og oplysninger

Følgende dokumenter og oplysninger, som er anført i NCO.GEN.135, litra a), kræves ikke medbragt under kunstflyvninger:

- a) indholdet af den indleverede ATS-flyveplan, hvis relevant
- b) aktuelle og passende luftfartskort for den rute eller det område, der beflyves ifølge planen, og alle ruter, som flyvningen med rimelighed kan forventes omdirigeret til, og
- c) oplysninger om procedurer og visuelle signaler, som bruges af luftfartøjer, der interceper eller interceptes.

NCO.SPEC.ABF.110 Udstyr

Følgende krav til udstyr gælder ikke nødvendigvis for kunstflyvninger:

- a) førstehjælpskasse som fastsat i NCO.IDE.A.145 og NCO.IDE.H.145
- b) manuelle ildslukkere som fastsat i NCO.IDE.A.160 og NCO.IDE.H.180 og
- c) nødlokaliseringssendere eller sendere til positionsbestemmelse af personer som fastlagt i NCO.IDE.A.170 OG NCO.IDE.H.170.«

BILAG II

»BILAG VIII

SPECIALOPERATIONER

[DEL-SPO]

SPO.GEN.005 Anvendelsesområde

- a) Dette bilag anvendes for enhver specialoperation, hvor et luftfartøj anvendes til særlige aktiviteter som f.eks. landbrugs-, bygge- og anlægsvirksomheds-, foto-, landmålings-, overvågnings-, patruljerings- og reklameflyvning.
- b) Uanset litra a) skal ikke-kommercielle specialoperationer med ikke-komplekse motordrevne luftfartøjer være i overensstemmelse med bilag VII (del-NCO).
- c) Uanset litra a) kan følgende operationer med ikke-komplekse motordrevne luftfartøjer udføres i overensstemmelse med bilag VII (del-NCO):
- 1) konkurrenceflyvninger eller flyveopvisninger på betingelse af, at betaling eller anden form for vederlag begrænses til at dække direkte omkostninger og et forholdsmæssigt bidrag til de årlige omkostninger, og præmierne må ikke overstige en værdi, som den kompetente myndighed fastsætter
 - 2) faldskærmsudspring, slæb af svævefly eller kunstflyvninger udført af enten en uddannelsesorganisation, som har sit hovedforretningssted i en medlemsstat, og som er godkendt i overensstemmelse med 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.

SUBPART A

GENERELLE KRAV**SPO.GEN.100 Kompetent myndighed**

Den kompetente myndighed er den myndighed, der er udpeget af medlemsstaten, hvor operatøren har sit hovedforretningssted eller har bopæl.

SPO.GEN.101 Måder for overensstemmelse

En operatør kan bruge alternative måder for overensstemmelse i forhold til agenturets til at opnå overensstemmelse med forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser.

SPO.GEN.102 Motorsvævefly til rejsebrug, motordrevne svævefly og hybridballoner

- a) Motorsvævefly til rejsebrug skal opereres i overensstemmelse med kravene til:
- 1) flyvemaskiner, når de er drevet af en motor, og
 - 2) svævefly, når de opereres uden brug af en motor.
- b) Motorsvævefly til rejsebrug skal være udstyret i overensstemmelse med kravene til flyvemaskiner, medmindre andet er angivet i subpart D.

- c) Motorsvævefly, bortset fra motorsvævefly til rejsebrug, skal opereres og være udstyret i overensstemmelse med kravene til svævefly.
- d) Hybridballoner skal opereres i overensstemmelse med kravene til varmluftballoner.

SPO.GEN.105 Besætningens ansvar

- a) Besætningsmedlemmerne skal have ansvaret for en tilfredsstillende udførelse af deres opgaver. Besætningens opgaver angives i standardprocedurerne (SOP), og i driftshåndbogen hvis relevant.
- b) Undtagen når det handler om balloner, gælder det, at under kritiske faser af flyvningen, eller når det af sikkerhedshensyn skønnes nødvendigt af luftfartøjschefen, skal besætningsmedlemmerne fastholdes på deres plads, medmindre andet angives i SOP.
- c) Under flyvningen skal flyvebesætningsmedlemmerne holde deres sikkerhedsbælte fastspændt, mens de er på deres plads.
- d) Under flyvningen skal mindst ét kvalificeret flyvebesætningsmedlem til enhver tid forblive ved luftfartøjets manøvreorganer.
- e) Besætningsmedlemmerne må ikke varetage opgaver på et luftfartøj:
 - 1) hvis de ved eller har mistanke om, at de lider af træthed som omhandlet i stk. 7, litra f), i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008 eller på anden måde føler sig uegnede til at udføre deres opgaver, eller
 - 2) hvis de er påvirket af psykofarmaka eller alkohol eller andre forhold som omhandlet i stk. 7, litra g), i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008.
- f) Besætningsmedlemmer, som varetager opgaver for mere end én operatør, skal:
 - 1) føre deres egne fortegnelser vedrørende flyvning samt tjeneste- og hviletid som omhandlet i bilag III (del-ORO), subpart FTL, til forordning (EU) nr. 965/2012, hvis relevant og
 - 2) forsyne hver operatør med de data, der er nødvendige for at planlægge aktiviteter i overensstemmelse med de gældende flyve- og tjenestetidsbestemmelser.
- g) Besætningsmedlemmerne skal indberette følgende til luftfartøjschefen:
 - 1) enhver form for fejl, svigt, funktionsfejl eller defekt, som efter vedkommendes mening vil kunne indvirke på luftfartøjets luftdygtighed eller sikre operation, herunder nødsystemerne, og
 - 2) enhver hændelse, som har bragt eller vil kunne bringe operationen i fare.

SPO.GEN.106 Faglige specialisters ansvar

- a) De faglige specialister skal have ansvaret for en tilfredsstillende udførelse af deres opgaver. De faglige specialisters opgaver skal angives i standardproceduren.
- b) Undtagen for balloner gælder det, at under kritiske faser af flyvningen, eller når luftfartøjschefen skønner det nødvendigt af sikkerhedshensyn, skal faglige specialister være fastspændte på deres plads, medmindre andet angives i standardproceduren.

- c) Faglige specialister skal sikre, at de er fastspændte, når de udfører specialopgaver, mens yderdøre er åbne eller fjernet.
- d) Den faglige specialist skal indberette følgende til luftfartøjschefen:
- 1) enhver form for fejl, svigt, funktionsfejl eller defekt, som efter vedkommendes mening vil kunne indvirke på luftfartøjets luftdygtighed eller sikre operation, herunder nødsystemerne, og

- 2) enhver hændelse, som har bragt eller vil kunne bringe operationen i fare.

SPO.GEN.107 Luftfartøjschefens ansvar og beføjelser

- a) Luftfartøjschefen er ansvarlig for:

- 1) luftfartøjets og alle besætningsmedlemmers og faglige specialisters sikkerhed samt fragsikkerheden under luftfartøjets operationer
- 2) start, fortsættelse, afbrydelse eller omdirigering af en flyvning af hensyn til sikkerheden
- 3) sikre, at alle operationelle procedurer og tjeklister overholdes i overensstemmelse med den relevante håndbog
- 4) kun at indlede en flyvning, hvis vedkommende har forvisset sig om, at alle operationelle begrænsninger, der er omhandlet i punkt 2.a.3 i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008, er overholdt som følger:

i) at luftfartøjet er luftdygtigt

ii) at luftfartøjet er behørigt registreret

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 minimumsudstyrliste (MEL) eller et eventuelt tilsvarende dokument i overensstemmelse med SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105, SPO.IDE.S.105 eller SPO.IDE.B.105

iv) at luftfartøjets masse og (undtagen for så vidt det drejer sig om balloner) tyngdepunkt er sådan, at flyvningen kan gennemføres inden for de grænser, der er foreskrevet i luftdygtighedsdokumentationen

v) at alt udstyr og al bagage er forsvarligt anbragt og surret og

vi) at de operationelle begrænsninger for luftfartøjet i henhold til flyvehåndbogen (AFM) ikke bliver overtrådt på noget tidspunkt i løbet af flyvningen

- 5) ikke at påbegynde en flyvning, hvis vedkommende eller et andet besætningsmedlem eller en faglig specialist ikke er i stand til at varetage sine opgaver pga. f.eks. skade, sygdom, træthed eller påvirkning af psykofarmaka
- 6) ikke at fortsætte en flyvning længere end til nærmeste flyveplads eller operationelle udgangspunkt, hvor vejret tillader landing, hvis et besætningsmedlems eller en faglig specialists evne til at varetage sine opgaver er nedsat væsentligt pga. f.eks. træthed, sygdom eller iltmangel
- 7) at afgøre, om et luftfartøj med udstyr ude af funktion skal godtages ifølge listen over konfigurationsafvigelser (CDL) eller minimumsudstyrlisten (MEL), hvis relevant

- 8) at registrere driftsoplysninger og alle kendte eller formodede fejl i luftfartøjet ved afslutningen af flyvningen, eller en serie af flyvninger, i luftfartøjets tekniske logbog eller rejselogbog og
- 9) at sikre, at eventuelt installerede flyvedatarekordere:
 - i) ikke deaktiveres eller slukkes under flyvning og
 - ii) i tilfælde af, at der sker et havari eller en indberetningspligtig hændelse:
 - A) ikke slettes bevidst
 - B) deaktiveres umiddelbart efter gennemførelsen af flyvningen og
 - C) kun genaktiveres med godkendelse fra den efterforskende myndighed.
- b) Luftfartøjschefen skal have bemyndigelse til at nægte at medtage eller afsætte enhver person eller enhver del af fragten, som kan udgøre en potentiel fare for luftfartøjets eller de ombordværendes sikkerhed.
- c) Luftfartøjschefen skal hurtigst muligt over for den relevante lufttrafiktjeneste (ATS) indberette eventuelle farlige vejrforhold eller flyveforhold, som sandsynligvis kan forringe andre luftfartøjers sikkerhed.
- d) Uanset bestemmelsen i litra a), nr. 6), kan luftfartøjschefen på en operation med flere besætningsmedlemmer fortsætte flyvningen forbi den nærmeste flyveplads, hvor vejrforholdene tillader landing, hvis passende afhjælpende procedurer er iværksat.
- e) Luftfartøjschefen skal i en nødsituation, der kræver øjeblikkelig beslutning og indsats, træffe enhver foranstaltning, som vedkommende anser for nødvendig under de gældende omstændigheder, jf. punkt 7.d. i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008. I sådanne tilfælde kan luftfartøjschefen af hensyn til sikkerheden afvige fra regler, operationelle procedurer og metoder.
- f) Luftfartøjschefen skal straks indberette ulovlige handlinger til den kompetente myndighed og underrette den relevante lokale myndighed.
- g) Luftfartøjschefen skal underrette den nærmeste relevante myndighed hurtigst muligt om ethvert havari med luftfartøjet, som medfører alvorlig legemsbeskadigelse eller dødsfald eller betydelig beskadigelse af luftfartøjet eller ejendom.

SPO.GEN.108 Luftfartøjschefens ansvar og beføjelser — balloner

Luftfartøjschefen på en ballon skal i tillæg til SPO.GEN.107:

- a) være ansvarlig for inden flyvningen at instruere de personer, der bistår ved oppustning og tømning af ballonhylstret
- b) sikre, at der ikke ryges om bord eller i umiddelbar nærhed af ballonen, og
- c) sikre, at personer, der bistår ved oppustning og tømning af ballonhylstret, bærer passende beskyttelsestøj.

SPO.GEN.110 Overholdelse af love, bestemmelser og procedurer

Luftfartøjschefen, besætningsmedlemmerne og de faglige specialister skal overholde alle love, bestemmelser og procedurer i de stater, hvor operationer udføres.

SPO.GEN.115 Fælles sprog

Operatøren skal sikre, at alle besætningsmedlemmer og faglige specialister er i stand til at kommunikere med hinanden på et fælles sprog.

SPO.GEN.120 Taxiing af flyvemaskiner

Operatøren skal sikre, at en flyvemaskine kun bliver taxiet på manøvreområdet på en flyveplads, hvis den person, der betjener manøvreorganet:

- a) er en behørigt kvalificeret pilot eller
- b) er blevet udpeget af operatøren og:
 - 1) er uddannet i taxiing af flyvemaskinen
 - 2) er uddannet i brug af radiotelefonen, hvis der er krav om radiokommunikation
 - 3) har modtaget instruktion med hensyn til flyvepladsens udformning, ruter, skilte, afmærkning, lys, flyvekontrolsignaler og -instruktioner, -formuleringer og procedurer og
 - 4) er i stand til at opfylde de operationelle standarder for sikker manøvrering af flyvemaskinen på flyvepladsen.

SPO.GEN.125 Rotortilkobling

En helikopterrotor må kun tilkobles med henblik på flyvning med en kvalificeret pilot ved manøvreorganet.

SPO.GEN.130 Bærbart elektronisk udstyr

Operatøren må ikke tillade personer om bord på luftfartøjet at anvende bærbart elektronisk udstyr (PED), som kan have negativ indvirkning på luftfartøjets systemer og udstyr.

SPO.GEN.135 Oplysninger om nød- og overlevelsesudstyr om bord

Operatøren skal sikre, at der foreligger lister med oplysninger om det nød- og overlevelsesudstyr, som forefindes om bord, og at disse umiddelbart kan meddeles redningscentralerne.

SPO.GEN.140 Dokumenter, håndbøger og oplysninger, som skal forefindes om bord

- a) Følgende dokumenter, håndbøger og oplysninger eller kopier heraf skal forefindes om bord under hver flyvning, medmindre andet er angivet:
 - 1) flyvehåndbogen (AFM) eller tilsvarende dokument(er)
 - 2) det originale registreringsbevis
 - 3) det originale luftdygtighedsbevis (CofA)
 - 4) støjcertifikatet, hvis relevant
 - 5) en kopi af erklæringen, jf. ORO.DEC.100 og, hvis det er relevant, en kopi af tilladelsen som foreskrevet i ORO.SPO.110

- 6) listen over specifikke godkendelser, hvis relevant
 - 7) luftfartøjsradiocertifikat, hvis relevant
 - 8) ansvarsforsikringspolice(r)
 - 9) rejselogbogen eller tilsvarende for luftfartøjet
 - 10) luftfartøjets tekniske logbog i overensstemmelse med bilag I (del-M) til forordning (EF) nr. 2042/2003, hvis relevant
 - 11) indholdet af den indleverede ATS-flyveplan, hvis relevant
 - 12) aktuelle og passende luftfartskort for den rute eller det område, der beflyves ifølge planen, og alle ruter, som flyvningen med rimelighed kan forventes omdirigeret til
 - 13) oplysninger om procedurer og visuelle signaler, som bruges af luftfartøjer, der interceperer eller interceptes
 - 14) oplysninger om eftersøgnings- og redningstjenester for området for den planlagte flyvning
 - 15) de gældende dele af driftshåndbogen og/eller standardprocedurerne og/eller flyvehåndbogen, der vedrører besætnings opgaver, og som skal være lettilgængelige for besætningsmedlemmerne
 - 16) minimumsudstyslisten eller konfigurationsafvigelseslisten, hvis relevant
 - 17) relevante meddelelser til flyvere (NOTAM) og AIS-instruktionsdokumenter
 - 18) de relevante meteorologiske oplysninger
 - 19) fragtlister, hvis relevant, og
 - 20) anden dokumentation, der kan være relevant for flyvningen, eller som kræves af de stater, der berøres af flyvningen.
- b) Uanset litra a) kan dokumenter og oplysninger i litra a), nr. 2), til litra a), nr. 11), litra a), nr. 14), litra a), nr. 17), litra a), nr. 18) og litra a), nr. 19), opbevares på flyvepladsen eller det operationelle udgangspunkt, hvis der er tale om flyvninger:
- 1) som påregnes at starte og lande på samme flyveplads eller operationelle udgangspunkt, eller
 - 2) som forbliver inden for en afstand eller et område foreskrevet af den kompetente myndighed i overensstemmelse med ARO.OPS.210.
- c) Uanset litra a) kan dokumenterne og oplysningerne i litra a), nr. 1), til litra a), nr. 10), og litra a), nr. 13), til litra a), nr. 19), opbevares i følgebilen ved flyvninger med balloner eller svævefly, dog ikke motorsvævefly til rejsebrug.
- d) I tilfælde af tab eller tyveri af dokumenter nævnt i litra a), nr. 2), til litra a), nr. 8), kan operationen fortsættes, indtil flyvningen når sit bestemmelsessted eller et sted, hvor erstatningsdokumenter kan fremskaffes.
- e) Operatøren skal inden for et rimeligt tidsrum efter, at den kompetente myndighed har anmodet om det, fremlægge den dokumentation, som skal forefindes om bord.

SPO.GEN.145 Opbevaring, fremlæggelse og anvendelse af flyvedatarekorderinger — operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer

- a) Efter et havari eller en indberetningspligtig hændelse skal luftfartøjsoperatøren opbevare de originale rekorderede oplysninger i en periode på 60 dage, medmindre den efterforskende myndighed har bestemt andet.
- b) Operatøren skal gennemføre operationel kontrol og evaluering af flyve data rekorderens (FDR's) rekorderinger, cockpit voice-recorderens (CVR's) rekorderinger og datalink-rekorderinger med henblik på at sikre, at rekorderne fortsat fungerer.
- c) Operatøren skal opbevare rekorderingerne i den periode, der er fastsat i NCC.IDE.A.145 eller NCC.IDE.H.145, undtagen ved afprøvning og vedligeholdelse af flyvedatarekordere, hvor op til en time af de ældste rekorderede oplysninger på afprøvningstidspunktet må slettes.
- d) Operatøren skal opbevare og vedligeholde ajourført dokumentation, som indeholder de oplysninger, der er nødvendige for at kunne hente og konvertere flyve data rekorderens rådata til parametre udtrykt i tekniske enheder.
- e) Operatøren skal fremlægge alle flyvedatarekorderinger, der er lagret, hvis den kompetente myndighed anmoder herom.
- f) Cockpit voice-rekorderinger må kun bruges til andre formål end efterforskning af et havari eller en indberetningspligtig hændelse, hvis alle berørte besætningsmedlemmer og vedligeholdelsespersonale giver deres samtykke.
- g) FDR-rekorderinger eller datalink-rekorderinger må kun bruges til andre formål end efterforskning af et havari eller en indberetningspligtig hændelse, hvis sådanne rekorderinger:
 - 1) udelukkende anvendes af operatøren til luftdygtigheds- eller vedligeholdelsesformål
 - 2) anonymiseres eller
 - 3) offentliggøres efter sikre procedurer.

SPO.GEN.150 Transport af farligt gods

- a) Lufttransport af farligt gods skal gennemføres i overensstemmelse med bilag 18 til Chicagokonventionen, senest ændret og suppleret ved ICAO Doc 9284-AN/905 (Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air), herunder tillæg samt senere ændringer og tilføjelser.
- b) Farligt gods må kun transporteres af en operatør, der er godkendt i overensstemmelse med bilag V (del-SPA), subpart G, til forordning (EU) nr. 965/2012, bortset fra tilfælde, hvor:
 - 1) det ikke er underlagt de tekniske instruktioner i overensstemmelse med del 1 af disse instruktioner
 - 2) det medbringes af faglige specialister eller besætningsmedlemmer eller er i bagage, som er bortkommet fra indehaveren, i overensstemmelse med del 8 i de tekniske instruktioner
 - 3) det er påkrævet om bord på luftfartøjet til specialformål i overensstemmelse med de tekniske instruktioner
 - 4) det anvendes til at øge flyvesikkerheden, og det er rimeligt at medbringe det om bord på luftfartøjet for at sikre hurtig adgang hertil til operationelle formål, uanset om disse genstande og stoffer kræves medbragt, eller om det er hensigten at bruge dem i forbindelse med en bestemt flyvning.

- c) Operatøren skal fastlægge procedurer med henblik på sikre, at alle rimelige foranstaltninger iværksættes for at forhindre, at farligt gods fejlagtigt medbringes om bord.
- d) Operatøren skal give personalet de nødvendige oplysninger med henblik på at sætte dem i stand til at udføre deres opgaver i overensstemmelse med de tekniske instruktioner.
- e) Operatøren skal i overensstemmelse med de tekniske instruktioner øjeblikkelig underrette den kompetente myndighed og den relevante myndighed i den stat, hvor hændelsen fandt sted, i tilfælde af:
 - 1) havari eller hændelser, der involverer farligt gods
 - 2) at der opdages farligt gods, der medbringes af faglige specialister eller besætningsmedlemmer eller er i deres bagage, når dette ikke er i overensstemmelse med del 8 i de tekniske instruktioner.
- f) Operatøren skal sikre, at de faglige specialister får oplysninger om farligt gods.
- g) Operatøren skal sikre, at der på fragtomtagelsesstederne forefindes opslag med oplysninger om transporten af farligt gods i overensstemmelse med de tekniske instruktioner.

SPO.GEN.155 Udslip af farligt gods

Operatøren må ikke operere et luftfartøj hen over tæt bebyggede by- eller boligområder eller over udendørs forsamlinger af personer, når farligt gods frigives.

SPO.GEN.160 Medbringelse og anvendelse af våben

- a) Operatøren skal sikre, at når våben medbringes på en flyvning med henblik på udførelse af en specialopgave, skal de sikres, når de ikke er i brug.
- b) En faglig specialist, der bruger våbnet, skal træffe alle nødvendige foranstaltninger for at forhindre, at luftfartøjet og personer om bord eller på jorden udsættes for fare.

SPO.GEN.165 Adgang til cockpittet

Det er luftfartøjschefens ansvar at træffe den endelige afgørelse om adgang til cockpittet, og vedkommende skal sikre, at:

- a) adgang til cockpittet ikke skaber forvirring og/eller forstyrrer operationen af luftfartøjet og
- b) alle personer, som befordres i cockpittet, er gjort bekendt med de relevante sikkerhedsprocedurer.

SUBPART B

OPERATIONELLE PROCEDURER

SPO.OP.100 Anvendelse af flyvepladser og operationelle udgangspunkter

Operatøren må kun anvende flyvepladser og operationelle udgangspunkter, der er egnede til den aktuelle luftfartøjstype og operationstype.

SPO.OP.105 Specifikation af isolerede flyvepladser — flyvemaskiner

Med henblik på valg af alternative flyvepladser og brændstofpolitik betragter operatøren en flyveplads som en isoleret flyveplads, hvis flyvetiden til den nærmeste egnede ankomstalternative flyveplads er mere end:

- a) 60 minutter for flyvemaskiner med stempelmotorer eller

- b) 90 minutter for flyvemaskiner med turbinemotorer.

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

- a) For IFR-flyvninger skal operatøren eller luftfartøjschefen angive flyvepladsens operationelle minima for hver afgang, destination og alternative flyveplads, der skal benyttes. Disse minima:

- 1) må ikke være lavere end de minima, der måtte blive fastsat af den stat, hvori flyvepladsen er beliggende, medmindre de specifikt er godkendt af den pågældende stat, og
- 2) skal i forbindelse med operationer i dårlig sigtbarhed være godkendt af den kompetente myndighed i overensstemmelse med bilag V (del-SPA), subpart E, til forordning (EU) nr. 965/2012.

- b) Ved angivelse af de operationelle minima for flyvepladsen skal operatøren eller luftfartøjschefen tage følgende i betragtning:

- 1) luftfartøjets type, ydeevne og betjeningsegenskaber
- 2) flyvebesætningens kompetence og erfaring samt, hvis relevant, dens sammensætning
- 3) dimensioner og karakteristika for de baner eller endelige indflyvnings- og startområder (FATO'er), som måtte blive valgt til anvendelse
- 4) de disponible visuelle og ikke-visuelle jordbaserede hjælpemidlers tilstrækkelighed og ydeevne
- 5) det disponible udstyr på luftfartøjet til navigation og/eller styring af flyvevejen, afhængigt af hvad der er relevant, under start, indflyvning, flare, landing, rulning og afbrudt indflyvning
- 6) forhindringerne i de indflyvnings-, afbrudt indflyvnings- og opstigningsområder, som kræves for at udføre beredskabsprocedurer
- 7) den hindringsfrie højde over vand eller land for instrumentindflyvningsprocedurerne
- 8) midlerne til at bestemme og rapportere om vejrforhold og
- 9) flyveteknikken, der skal benyttes i forbindelse med slutindflyvningen.

- c) Minima for en specifik type indflyvnings- og landingsprocedure anvendes kun, hvis:

- 1) det jordudstyr, som kræves til den planlagte procedure, er operativt
- 2) de luftfartøjssystemer, som er nødvendige for den pågældende indflyvningstype, er operative
- 3) de krævede kriterier for et luftfartøjs funktion er opfyldt og
- 4) flyvebesætningen er behørigt kvalificeret.

SPO.OP.111 Flyvepladsens operationelle minima — NPA-, APV-, CAT I-operationer

- a) Den beslutningshøjde (DH), der skal anvendes til en ikke-præcisionsindflyvning (NPA) fløjet med Continuous Descent Final Approach-teknikken (CDFA), indflyvningsprocedure med vertikal vejledning (APV) eller kategori I-operation (CAT I), må ikke være lavere end den højeste af følgende:

- 1) den mindstehøjde, op til hvilken indflyvningshjælpemidlet kan anvendes uden den krævede visuelle reference

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

Tabel 1
Systemminima

Facilitet	Laveste DH/MDH (ft)
Instrumentlandingsystem (ILS)	200
Globalt satellitnavigationssystem (GNSS)/satellitbaseret forstærkningssystem (SBAS) (indflyvning med lateral præcision og vertikal vejledning (LPV))	200
GNSS (lateral navigation (LNAV))	250
GNSS/barometrisk vertikal navigation (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Lokalisator (LOC) med eller uden afstandsmåleudstyr (DME)	250
Indflyvning med overvågningsradar (SRA) (frem til 0,5 NM)	250
SRA (frem til 1 NM)	300
SRA (frem til 2 NM eller derover)	350
VHF rundstrålende radioledelys (VOR)	300
VOR/DME	250
Rundstrålende radiofyrtår (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF-radiopejler (VDF)	350

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

- a) MDH for cirklingsindflyvning med flyvemaskiner må ikke være lavere end den højeste værdi af følgende:
- 1) den bekendtgjorte hindringsfrie højde ved cirklingsindflyvning for flyvemaskinekategori
 - 2) den mindste cirklingshøjde i tabel 1 eller
 - 3) DH/MDH for den foregående instrumentindflyvningsprocedure.

b) Den mindste sigtbarhed ved cirklingsindflyvning med flyvemaskiner skal være den højeste værdi af følgende:

- 1) den krævede sigtbarhed ved cirklingsindflyvning for flyvemaskinekategori, hvis en sådan er bekendtgjort
- 2) den mindste sigtbarhed i tabel 2 eller
- 3) banesynsvidde/omregnet meteorologisk sigtbarhed (RVR/CMV) for den foregående instrumentindflyvningsprocedure.

Tabel 1

MDH og mindste sigtbarhed ved cirklingsindflyvning afhængigt af flyvemaskinekategori

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

SPO.OP.113 Flyvepladsens operationelle minima — onshorecirklingsindflyvning med helikoptere

MDH ved onshorecirklingsindflyvning med helikoptere må ikke være lavere end 250 ft, og den meteorologiske sigtbarhed må ikke være under 800 m.

SPO.OP.115 Udflyvnings- og indflyvningsprocedurer — flyvemaskiner og helikoptere

- a) Luftfartøjschefen skal anvende de udflyvnings- og indflyvningsprocedurer, som er udarbejdet af den stat, hvori flyvepladsen er beliggende, hvis sådanne procedurer er bekendtgjort for den landingsbane eller det FATO, der skal benyttes.
- b) Luftfartøjschefen kan afvige fra en bekendtgjort udflyvningsrute, ankomstrute eller indflyvningsprocedure:
 - 1) forudsat at kriterierne for hindringsfrihed kan overholdes, at der i fuldt omfang tages hensyn til flyveforholdene, og at en eventuel ATC-klarering følges, eller
 - 2) når luftfartøjet radarkursdirigeres af en ATC-enhed.
- c) Ved operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer skal slutindflyvningen udføres visuelt eller i overensstemmelse med de bekendtgjorte indflyvningsprocedurer.

SPO.OP.120 Støjbeænsende procedurer

Luftfartøjschefen skal tage hensyn til offentliggjorte støjbeænsende procedurer for at minimere virkningen af luftfartøjsstøj, samtidig med at det sikres, at sikkerhedshensyn prioriteres højere end støjbeænsningen.

SPO.OP.121 Støjbeænsende procedurer — balloner

Luftfartøjschefen skal anvende eventuelt fastsatte operationelle procedurer for at minimere støjen fra opvarmnings-systemet og samtidig sørge for, at sikkerheden prioriteres højere end støjbeænsningen.

SPO.OP.125 Minimum hindringsfrie højder — IFR-flyvninger

- a) Operatøren skal angive en metode til at fastsætte minimumsflyvehøjder, som giver den krævede frihøjde over terræn for alle rutesegmenter, der skal flyves i henhold til IFR.

- b) Luftfartøjschefen skal fastlægge minimumsflyvehøjder for hver enkelt flyvning efter denne metode. Minimumsflyvehøjderne må ikke være lavere end dem, der er bekendtgjort af den stat, der overflyves.

SPO.OP.130 Brændstof- og olieforsyning — flyvemaskiner

- a) Luftfartøjschefen må kun påbegynde en flyvning, hvis flyvemaskinen medfører tilstrækkeligt brændstof og olie til følgende:

- 1) for VFR-flyvninger (visuelle flyveregler):

- i) om dagen at flyve til den flyveplads, hvor der er planlagt landing, og derefter flyve i mindst 30 minutter i normal marchhøjde eller
- ii) om natten at flyve til den flyveplads, hvor der er planlagt landing, og derefter flyve i mindst 45 minutter i normal marchhøjde

- 2) for IFR-flyvninger:

- i) når der ikke er krav om en ankomstalternativ flyveplads, om dagen at flyve til den flyveplads, hvor der er planlagt landing, og derefter at flyve i mindst 45 minutter i normal marchhøjde eller
- ii) når der er krav om en ankomstalternativ flyveplads, at flyve til den flyveplads, hvor der er planlagt landing, og til en alternativ flyveplads og derefter flyve i mindst 45 minutter i normal marchhøjde.

- b) Ved beregning af den mængde brændstof, der er nødvendig for at tage højde for nødsituationer, skal der tages hensyn til følgende:

- 1) vejrudsigter
- 2) forventede ATC-ruter og trafikforsinkelser
- 3) procedurer for tryktab eller svigt i en motor undervejs på ruten, hvis relevant, og
- 4) ethvert andet forhold, der kan forsinke flyvemaskinens landing eller øge brændstof- og/eller olieforbruget.

- c) Der er intet til hinder for, at en flyveplan ændres under flyvningen for at omdirigere flyvningen til en anden destination, forudsat at alle krav kan opfyldes fra det punkt, hvor flyvningen omdirigeres.

SPO.OP.131 Brændstof- og olieforsyning — helikoptere

- a) Luftfartøjschefen må kun påbegynde en flyvning, hvis helikopteren medfører tilstrækkeligt brændstof og olie til følgende:

- 1) ved VFR-flyvninger:

- i) at flyve til den flyveplads eller det operationelle udgangspunkt, hvor der er planlagt landing, og derefter flyve i mindst 20 minutter ved den hastighed, der sikrer størst rækkevidde, eller
- ii) for VFR-flyvninger om dagen at have reservebrændstof til 10 minutters flyvning ved den hastighed, der sikrer størst rækkevidde, hvis luftfartøjschefen holder sig inden for 25 NM fra afgangsflyvepladsen eller det operationelle udgangspunkt, og

- 2) for IFR-flyvninger:

- i) hvis der ikke kræves en alternativ destination, eller der ikke findes en alternativ flyveplads, hvor vejrforholdene tillader landing, at flyve til den flyveplads eller det operationelle udgangspunkt, hvor der er planlagt landing, og derefter flyve i 30 minutter ved normal marchhastighed 450 m (1 500 ft) over destinationsflyvepladsen eller det operationelle udgangspunkt under normale temperaturforhold og derefter foretage indflyvning og lande eller

- ii) hvis der kræves en alternativ destination, at flyve til den flyveplads eller det operationelle udgangspunkt, hvor der er planlagt landing, og foretage en indflyvning og en afbrudt indflyvning og derefter:
- A) at flyve til den angivne alternative flyveplads og
 - B) flyve i 30 minutter ved normal marchhastighed 450 m (1 500 ft) over den alternative flyveplads eller det operationelle udgangspunkt under normale temperaturforhold og derefter foretage indflyvning og lande.
- b) Ved beregning af den mængde brændstof, der er nødvendig for at tage højde for nødsituationer, skal der tages hensyn til følgende:
- 1) vejrudsigter
 - 2) forventede ATC-ruter og trafikforsinkelser
 - 3) svigt i en motor undervejs på ruten, hvis relevant, og
 - 4) ethvert andet forhold, der kan forsinke luftfartøjets landing eller øge brændstof- og/eller olieforbruget.
- c) Der er intet til hinder for, at en flyveplan ændres under flyvningen for at omdirigere flyvningen til en anden destination, forudsat at alle krav kan opfyldes fra det punkt, hvor flyvningen omdirigeres.

SPO.OP.132 Planlægning og forsyning af brændstof og ballast — balloner

- a) Luftfartøjschefen må kun påbegynde en flyvning, hvis der er tilstrækkeligt med reservebrændstof eller -ballast til 30 minutters flyvning.
- b) Beregningen af brændstof- eller ballastforsyning skal være baseret på mindst følgende operationelle forhold, hvorunder flyvningen skal udføres:
- 1) data fra ballonproducenten
 - 2) påregnede masser
 - 3) forventede vejrforhold og
 - 4) ATS-procedurer og -begrænsninger.

SPO.OP.135 Sikkerhedsinstruktion

- a) Operatøren skal sikre, at faglige specialister før start får instruktion i:
- 1) nødudstyr og -procedurer
 - 2) operationelle procedurer vedrørende specialopgaven før hver flyvning eller serie af flyvninger.
- b) Den i litra a), nr. 2), omtalte instruktion kan erstattes af grunduddannelse og løbende efteruddannelse. I så fald skal operatøren desuden fastsætte krav til rutine.

SPO.OP.140 Forberedelse af flyvning

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

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 gennemgang af de tilgængelige vejrrapporter og -udsigter og
- 2) planlægning af alternative forholdsregler for at tage højde for, at flyvningen måske ikke kan gennemføres som planlagt pga. vejrforholdene.

SPO.OP.145 Startalternative flyvepladser — komplekse motordrevne flyvemaskiner

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 det af andre grunde ikke er muligt at returnere til afgangsflyvepladsen.

b) Den startalternative flyveplads skal befinde sig inden for følgende afstand fra afgangsflyvepladsen:

- 1) for flyvemaskiner med to motorer højst en afstand svarende til en times flyvetid ved marchfart med én motor under standardforhold i vindstille og
- 2) for flyvemaskiner med tre eller flere motorer højst en afstand svarende til to timers flyvetid med én motor ude af drift (OEI) ifølge flyvehåndbogen (AFM) under standardforhold i vindstille.

c) For at en flyveplads kan vælges som startalternativ flyveplads, skal de tilgængelige oplysninger vise, at forholdene på det forventede tidspunkt for benyttelse af flyvepladsen vil svare til eller være bedre end de operationelle minima for flyvepladsen for den pågældende operation.

SPO.OP.150 Ankomstalternative flyvepladser — flyvemaskiner

For IFR-flyvninger skal luftfartøjschefen i flyveplanen angive mindst én ankomstalternativ flyveplads, hvor vejrforholdene tillader landing, medmindre:

a) de tilgængelige aktuelle meteorologiske oplysninger viser, at i perioden fra en time før til en time efter det anslåede ankomsttidspunkt eller fra det faktiske starttidspunkt til en time efter det anslåede ankomsttidspunkt, afhængigt af hvilken periode der er kortest, kan indflyvningen og landingen foretages under visuelle vejrforhold (VMC) eller

b) det planlagte landingssted er isoleret og:

- 1) en instrumentindflyvningsprocedure er foreskrevet for den flyveplads, hvor der er planlagt landing, og
- 2) de tilgængelige aktuelle meteorologiske oplysninger viser, at følgende vejrforhold vil være fremherskende fra to timer før til to timer efter det anslåede ankomsttidspunkt eller fra det faktiske starttidspunkt til to timer efter det anslåede ankomsttidspunkt, afhængigt af hvilken periode der er kortest:
 - i) en skyhøjde på mindst 300 m (1 000 ft) over det minimum, der gælder for instrumentindflyvningsproceduren, og
 - ii) sigtbarhed på mindst 5,5 km eller 4 km mere end det minimum, der gælder for proceduren.

SPO.OP.151 Ankomstalternative flyvepladser — helikoptere

For IFR-flyvninger skal luftfartøjschefen i flyveplanen angive mindst én ankomstalternativ flyveplads, hvor vejrforholdene tillader landing, medmindre:

a) en instrumentindflyvningsprocedure er foreskrevet for den flyveplads, hvor der er planlagt landing, og de tilgængelige aktuelle meteorologiske oplysninger viser, at følgende vejrforhold vil være fremherskende fra to timer før til to timer efter det anslåede ankomsttidspunkt eller fra det faktiske starttidspunkt til to timer efter det anslåede ankomsttidspunkt, afhængigt af hvilken periode der er kortest:

- 1) en skyhøjde på mindst 120 m (400 ft) over det minimum, der gælder for instrumentindflyvningsproceduren, og
- 2) sigtbarhed på mindst 1 500 m mere end det minimum, der gælder for proceduren, eller

b) det planlagte landingssted er isoleret og:

- 1) en instrumentindflyvningsprocedure er foreskrevet for den flyveplads, hvor der er planlagt landing
- 2) de tilgængelige aktuelle meteorologiske oplysninger viser, at følgende vejrforhold vil være fremherskende fra to timer før til to timer efter det anslåede ankomsttidspunkt:

- i) en skyhøjde på mindst 120 m (400 ft) over det minimum, der gælder for instrumentindflyvningsproceduren
- ii) en sigtbarhed på mindst 1 500 m mere end det minimum, der gælder for proceduren, og

3) et grænsepunkt for, hvornår returnering ikke er mulig (PNR) er fastlagt, hvis der er tale om en offshoredestination.

SPO.OP.155 Påfyldning af brændstof, mens personer er ved at gå om bord, er om bord eller er ved at gå fra borde

a) Luftfartøjet må ikke få påfyldt flyvebenzin (AVGAS) eller brændstof af wide-cut-typen eller en blanding af disse, når personer er ved at gå om bord, er om bord eller er ved at gå fra borde.

b) Der skal for alle andre brændstoftyper træffes de fornødne foranstaltninger, og luftfartøjet skal være tilstrækkeligt bemannet med kvalificeret personale, der er parat til at iværksætte og lede en evakuering af luftfartøjet på den mest praktiske og hurtigst mulige måde.

SPO.OP.160 Anvendelse af hovedtelefoner

Undtagen for balloner skal hvert flyvebesætningsmedlem, som er pålagt cockpittjeneste, bære hovedtelefoner med boommikrofon eller tilsvarende og anvende dem som det primære udstyr til at kommunikere med lufttrafiktjenester (ATS), andre besætningsmedlemmer og faglige specialister.

SPO.OP.165 Rygning

Luftfartøjschefen skal sikre, at rygning ikke tillades om bord eller under påfyldning og aftankning af luftfartøjet.

SPO.OP.170 Vejrforhold

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.
- c) Hvis en flyvning indeholder VFR- og IFR-segmenter, skal de under litra a) og b) nævnte meteorologiske oplysninger anvendes i det omfang, de er relevante.

SPO.OP.175 Is og anden kontaminering — procedurer på jorden

- a) Luftfartøjschefen må ikke påbegynde start, medmindre luftfartøjet er frit for eventuelle aflejringer, som kan have negativ indvirkning på luftfartøjets ydeevne eller styrbarhed, dog bortset fra det, der er tilladt i overensstemmelse med flyvehåndbogen (AFM).
- b) Ved operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer skal operatøren udarbejde procedurer, som skal følges, når det af hensyn til luftfartøjets sikre operation er nødvendigt at foretage afisning og forebyggelse af isdannelse og hermed forbundne inspektioner af luftfartøjet på jorden.

SPO.OP.176 Is og anden kontaminering — flyveprocedurer

- a) Luftfartøjschefen må ikke påbegynde en flyvning eller bevidst flyve ind i områder, hvor der forventes eller allerede hersker isforhold, medmindre luftfartøjet er certificeret og udstyret med henblik på sådanne forhold som omhandlet i 2.a.5 i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008.
- b) Hvis tilisningen overstiger den tilisningsintensitet, som luftfartøjet er certificeret til, eller hvis et luftfartøj, som ikke er certificeret til flyvning under kendte isforhold, udsættes for tilisning, skal luftfartøjschefen straks flyve ud af isforholdene ved at skifte niveau og/eller rute om nødvendigt ved at sende en nødmelding til ATC.
- c) Ved operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer skal operatøren fastlægge procedurer for flyvninger i områder, hvor der forventes eller allerede hersker isforhold.

SPO.OP.180 Startforhold — flyvemaskiner og helikoptere

Inden starten påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig, at:

- a) vejret på flyvepladsen eller det operationelle udgangspunkt 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 gældende operationelle minima for flyvepladsen kan overholdes.

SPO.OP.181 Startforhold — balloner

Inden starten påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig, at vejret på det operationelle udgangspunkt eller flyvepladsen ifølge de tilgængelige oplysninger ikke er til hinder for en sikker start og udflyvning.

SPO.OP.185 Simulerede situationer under flyvning

Medmindre en faglig specialist befinder sig om bord på luftfartøjet i træningsøjemed, må luftfartøjschefen ved befordring af faglige specialister ikke simulere:

- a) situationer, der kræver anvendelse af procedurer for unormale situationer eller nødsituationer, eller
- b) flyvning under instrumentvejrforhold (IMC).

SPO.OP.190 Brændstofstyring under flyvning

- a) Et operatør, som opererer et komplekst motordrevet luftfartøj, skal sikre, at der under flyvningen udføres brændstofcheck og brændstofstyring.

- b) Luftfartøjschefen skal med regelmæssige mellemrum sikre, at mængden af brugbart brændstof under flyvning ikke er mindre end den mængde brændstof, der kræves for at nå en flyveplads eller et operationelt udgangspunkt, hvor vejrforholdene tillader landing, samt det planlagte reservebrændstof i overensstemmelse med SPO.OP.130 eller SPO.OP.131.

SPO.OP.195 Anvendelse af supplerende ilt

- a) Operatøren skal sikre, at faglige specialister og besætningsmedlemmer kontinuerligt anvender supplerende ilt, hvis kabinetrykhøjden overstiger 10 000 ft i en periode på over 30 minutter, og når som helst kabinetrykhøjden overstiger 13 000 ft, medmindre andet godkendes af den kompetente myndighed og er i overensstemmelse med standardprocedurer.
- b) Uanset litra a) og undtagen når det handler om faldskærmsoperationer, kan der foretages kortvarige afvigelser af en bestemt varighed over 13 000 ft uden anvendelse af supplerende ilt på ikke-komplekse flyvemaskiner og helikoptere efter den kompetente myndigheds forudgående godkendelse under hensyntagen til følgende:
- 1) afvigelsen over 13 000 ft varer højst 10 minutter eller — hvis der er behov for en længere periode — den tid, som er strengt nødvendig for at udføre specialopgaven
 - 2) flyvningen foretages ikke over 16 000 ft
 - 3) sikkerhedsinstruktionen i overensstemmelse med SPO.OP.135 rummer tilstrækkelige oplysninger til besætningsmedlemmer og faglige specialister om virkningerne af hypoxi
 - 4) standardprocedurer for den pågældende operation, der afspejler 1), 2) og 3)
 - 5) operatørens erfaringer med at foretage operationer over 13 000 ft uden anvendelse af supplerende ilt
 - 6) de enkelte besætningsmedlemmers og faglige specialisters erfaringer med store højder og deres fysiologiske tilpasning til disse og
 - 7) terrænhøjden ved den base, hvor operatøren er etableret, eller hvorfra operationerne gennemføres.

SPO.OP.200 Sporing af terrænnærhed

- a) Hvis et flyvebesætningsmedlem eller et terrænavarselssystem (ground proximity warning system) konstaterer, at afstanden til jorden er uacceptabel, skal den aktive pilot straks iværksætte korrigerende handlinger for at etablere sikre flyveforhold.
- b) Terrænavarselssystemet kan deaktiveres under specialopgaver, som i kraft af deres karakter kræver, at luftfartøjerne flyves inden for en afstand fra jorden, der er lavere end den afstand, som udløser terrænavarselssystemet.

SPO.OP.205 Advarselssystem for kollisioner i luften (Airborne Collision Avoidance System — ACAS)

- a) Når et ACAS-system er installeret og anvendeligt, skal operatøren indføre operationelle procedurer og træningsprogrammer. Når ACAS II anvendes, skal disse procedurer og træningsprogrammer være i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 1332/2011.
- b) ACAS-systemet kan deaktiveres under specialopgaver, som i kraft af deres karakter kræver, at luftfartøjerne flyves inden for en afstand fra hinanden, der er lavere end den afstand, som udløser ACAS-systemet.

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

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

SPO.OP.215 Indflyvningens påbegyndelse og fortsættelse — flyvemaskiner og helikoptere

- a) Luftfartøjschefen kan påbegynde en instrumentindflyvning uanset den rapporterede banesynsvidde/sigtbarhed (RVR/VIS).
- b) Hvis den rapporterede RVR/VIS er lavere end de gældende minima, må indflyvningen ikke fortsættes:
 - 1) under 1 000 ft over flyvepladsen eller
 - 2) ind i det endelige indflyvningssegment, hvis beslutningshøjden (DA/H) eller den mindste nedgangshøjde (MDA/H) er mere end 1 000 ft over flyvepladsen.
- c) Hvis RVR ikke foreligger, kan RVR-værdier udledes ved at konvertere den rapporterede sigtbarhed.
- d) Hvis den rapporterede RVR/VIS falder til under det gældende minimum, når 1 000 ft over flyvepladsen er passeret, kan indflyvningen fortsættes til DA/H eller MDA/H.
- e) Indflyvningen kan fortsættes under DA/H eller MDA/H, og landingen kan udføres, forudsat at den krævede visuelle reference for indflyvningstypen og for den pågældende bane etableres ved DA/H eller MDA/H og opretholdes.
- f) Sætningszone-RVR er altid afgørende.

SPO.OP.225 Operationelle begrænsninger — varmluftballoner

- a) En varmluftballon må ikke lande om natten undtagen i nødsituationer.
- b) En varmluftballon må lette om natten, hvis den medbringer tilstrækkeligt brændstof til at lande om dagen.

SPO.OP.230 Standardprocedurer

- a) Før en specialoperation påbegyndes, skal operatøren foretage en risikovurdering ved at vurdere aktivitetens kompleksitet for at afdække de farer og risici, der er forbundet med operationen, og fastlægge afhjælpende foranstaltninger.
- b) Baseret på risikovurderingen skal operatøren fastsætte standardprocedurer (SOP), der er relevante for den særlige aktivitet og det benyttede luftfartøj, idet der tages højde for kravene i subpart E. Standardproceduren skal indgå i driftshåndbogen eller i et særskilt dokument. Standardprocedurene skal gennemgås og opdateres regelmæssigt, hvis relevant.
- c) Operatøren skal sikre, at specialoperationer udføres i overensstemmelse med standardprocedurene.

SUBPART C

PERFORMANCEMÆSSIGE OG OPERATIONELLE BEGRÆNSNINGER FOR LUFTFARTØJER**SPO.POL.100 Operationelle begrænsninger — alle luftfartøjer**

- a) Luftfartøjets lastning, masse og (undtagen for balloner) tyngdepunkt (CG) skal i enhver fase af flyvningen være i overensstemmelse med de begrænsninger, der er angivet i den relevante håndbog.
- b) Skilte, fortegnelser og instrumentmarkeringer samt kombinationer af disse, der angiver de operationelle begrænsninger, som i henhold til flyvehåndbogen skal præsenteres visuelt, skal være synlige i luftfartøjet.

SPO.POL.105 Masse og balance

- a) Operatøren skal sikre, at luftfartøjets masse og (undtagen for balloner) tyngdepunkt er blevet bestemt ved egentlig vejning forud for den første ibrugtagning. Der skal redegøres for de samlede virkninger af ændringer og reparationer på masse og balance, og virkningerne skal behørigt dokumenteres. Disse oplysninger skal stilles til rådighed for luftfartøjschefen. Luftfartøjet skal vejes igen, hvis ændringernes virkninger på masse og balance ikke kendes nøjagtigt.
- b) Vejningen skal foretages:
- 1) for flyvemaskiners og helikopteres vedkommende af luftfartøjsproducenten eller af en godkendt vedligeholdelsesorganisation og
 - 2) og for svæveflys og balloners vedkommende af producenten af luftfartøjet eller i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003, hvis relevant.

SPO.POL.110 Masse- og balancesystem — erhvervmæssige operationer med flyvemaskiner og helikoptere og ikke-erhvervmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer

- a) Operatøren skal etablere et masse- og balancesystem for hver flyvning eller serie af flyvninger til bestemmelse af:
- 1) luftfartøjets operationelle tørvægt (dry operating mass — DOM)
 - 2) trafiklastens masse
 - 3) brændstofmængdens masse
 - 4) luftfartøjets last og lastfordeling
 - 5) startmasse, landingsmasse og masse uden brændstof og
 - 6) gældende CG-positioner for luftfartøjet.
- b) Flyvebesætningen skal have et middel til at gengive og verificere enhver beregning af masse og balance baseret på elektroniske beregninger.
- c) Operatøren skal fastlægge procedurer, som gør det muligt for luftfartøjschefen at bestemme massen for brændstofmængden ved brug af den faktiske massefylde eller, hvis denne ikke er kendt, en massefylde, der beregnes i overensstemmelse med en metode, som er angivet i driftshåndbogen.
- d) Luftfartøjschefen skal sikre, at lastningen af:
- 1) luftfartøjet gennemføres under opsyn af kvalificeret personale og
 - 2) trafiklasten er i overensstemmelse med de data, der er anvendt til beregning af luftfartøjets masse og balance.
- e) Operatøren skal i driftshåndbogen angive de principper og metoder, der er forbundet med lastningssystemet og med masse- og balancesystemet, og som opfylder kravene i litra a) til d). Dette system skal omfatte alle typer planlagte operationer.

SPO.POL.115 Masse- og balancedata og -dokumentation — erhvervmæssige operationer med flyvemaskiner og helikoptere og ikke-erhvervmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer

a) Operatøren skal forud for hver flyvning eller serie af flyvninger fastlægge masse- og balancedata og udarbejde masse- og balancedokumentation, som angiver lasten og fordelingen heraf, idet han sikrer, at luftfartøjets masse- og balancetabel ikke overskrides. Masse- og balancedokumentationen skal indeholde følgende oplysninger:

- 1) luftfartøjsregistrering og -type
- 2) flyvningens identifikationsnummer og dato, hvis relevant
- 3) luftfartøjschefens navn
- 4) navn på den person, der har udarbejdet dokumentet
- 5) luftfartøjets operationelle tørvægt (dry operating mass — DOM) og det tilsvarende tyngdepunkt (CG)
- 6) brændstofmassen ved start og brændstofmassen for flyvningen
- 7) massen for andre forbrugsvarer, som ikke er brændstof
- 8) lastens sammensætning
- 9) startmasse, landingsmasse og masse uden brændstof
- 10) gældende CG-positioner for luftfartøjet og
- 11) grænsemasse og CG-værdier.

b) Hvis masse- og balancedokumentationen udarbejdes ved hjælp af et computerstyret masse- og balancesystem, skal operatøren efterprøve integriteten af disse uddata.

SPO.POL.116 Masse- og balancedata og -dokumentation — lempelser

Uanset SPO.POL.115 litra a), nr. 5), skal CG-positionen ikke nødvendigvis angives i masse- og balancedokumentationen, hvis lastfordelingen er i overensstemmelse med den allerede beregnede balancetabel, eller hvis det kan påvises, at en korrekt balance kan sikres for de planlagte operationer uanset den reelle lasts karakter.

SPO.POL.120 Ydeevne (performance) — generelt

Luftfartøjschefen må kun operere luftfartøjet, hvis ydeevnen er tilstrækkelig til at overholde de gældende lufttrafikregler og eventuelle andre begrænsninger, der gælder for flyvningen, det luftrum, de flyvepladser eller de operationelle udgangspunkter, der anvendes, idet der tages hensyn til de anvendte diagrammers og korts nøjagtighed.

SPO.POL.125 Begrænsninger vedrørende startmasse — komplekse motordrevne flyvemaskiner

Operatøren skal sikre, at:

a) flyvemaskinens masse ved startens begyndelse ikke overstiger massebegrænsningerne:

- 1) ved start som krævet i SPO.POL.130
- 2) en-route med én motor ude af drift (OEI) som krævet i SPO.POL.135 og

3) ved landing som krævet i SPO.POL.140

idet der tages hensyn til de forventede reduktioner af massen under flyveforløbet og til brændstofudtømmning under flyvning

- b) massen ved startens begyndelse aldrig overstiger den maksimale startmasse, som er angivet i flyvehåndbogen for den trykhøjde, der svarer til terrænniveauet ved flyvepladsen eller det operationelle udgangspunkt og eventuelle andre lokale atmosfæriske forhold, hvis disse anvendes som parameter ved bestemmelse af den maksimale startmasse og
- c) den skønnede masse på det forventede landingstidspunkt på den flyveplads eller det operationelle udgangspunkt, hvor der er planlagt landing, og på en alternativ destinationsflyveplads aldrig overstiger den maksimale landingsmasse, som er angivet i flyvehåndbogen for den trykhøjde, der svarer til terrænniveauet ved flyvepladsen eller det operationelle udgangspunkt og eventuelle andre lokale atmosfæriske forhold, hvis disse anvendes som parameter ved bestemmelse af den maksimale landingsmasse.

SPO.POL.130 Start — komplekse motordrevne flyvemaskiner

a) Ved bestemmelse af den maksimale startmasse skal luftfartøjschefen tage følgende i betragtning:

- 1) den beregnede startdistance må ikke overstige den startdistance, der er til rådighed, og clearway-distancen må ikke være længere end halvdelen af det startløb, der er til rådighed
- 2) det beregnede startløb må ikke overstige det startløb, der er til rådighed
- 3) en enkelt værdi for V1 skal anvendes for den afbrudte og fortsatte start, hvor V1 er angivet i flyvehåndbogen (AFM), og
- 4) på en våd eller kontamineret bane må startmassen ikke være større end den startmasse, der er tilladt for start på en tør bane under de samme forhold.

b) Undtagen for en flyvemaskine, der er udstyret med turbopropmotorer og en maksimal startmasse på eller under 5 700 kg, skal luftfartøjschefen sikre, at flyvemaskinen er i stand til i tilfælde af motorfejl under start:

- 1) at afbryde starten og stoppe inden for den acceleration-stop distance, der er til rådighed, eller den bane, der er til rådighed, eller
- 2) at fortsætte starten og gå fri af alle hindringer langs flyvevejen med en tilstrækkelig margen, indtil flyvemaskinen kan overholde SPO.POL.135.

SPO.POL.135 En-route — en motor ude af drift — komplekse motordrevne flyvemaskiner

Luftfartøjschefen skal sikre, at en flermotoret flyvemaskine, hvis en af motorerne svigter på et givet punkt langs ruten, skal kunne fortsætte flyvningen til en egnet flyveplads eller et egnet operationelt udgangspunkt uden at flyve under den minimum hindringsfrie højde på noget tidspunkt.

SPO.POL.140 Landing — komplekse motordrevne flyvemaskiner

Luftfartøjschefen skal sikre, at flyvemaskinen skal kunne lande og stoppe på enhver flyveplads eller ethvert operationelt udgangspunkt efter at være gået fri af alle hindringer i indflyvningsvejen med en sikker margen, eller at en vandflyvemaskine skal kunne nå ned på en tilpas lav hastighed inden for den landingsdistance, der er til rådighed. Der skal tages hensyn til forventede variationer i den anvendte teknik ved indflyvning og landing, hvis der ikke tages et sådant hensyn i de fastlagte performancedata.

SPO.POL.145 Kriterier for ydeevne (performance) og operationer — flyvemaskiner

Når en flyvemaskine opereres i en højde på under 150 m (500 ft) over et ikke-bymæssigt område, skal operatøren ved operationer med flyvemaskiner, der i tilfælde af fejl i den kritiske motor ikke er i stand til at opretholde vandret flyvning:

- a) fastlægge operationelle procedurer til minimering af konsekvenserne af en motorfejl

- b) fastlægge et træningsprogram for besætningsmedlemmerne og
- c) sikre, at alle besætningsmedlemmer og faglige specialister om bord er instrueret i de procedurer, der skal gennemføres i tilfælde af en nødlanding.

SPO.POL.146 Kriterier for ydeevne (performance) og operation — helikoptere

- a) Luftfartøjschefen må operere et luftfartøj over tætbebyggede områder, forudsat at:
 - 1) helikopteren er certificeret i kategori A eller B og
 - 2) der er truffet sikkerhedsforanstaltninger for at forhindre urimelig fare for personer eller ejendom på jorden, og operationen og dens standardprocedurer er godkendt.
- b) Operatøren skal:
 - 1) fastlægge operationelle procedurer til minimering af konsekvenserne af en motorfejl
 - 2) fastlægge et træningsprogram for besætningsmedlemmerne og
 - 3) sikre, at alle besætningsmedlemmer og faglige specialister om bord er instrueret i de procedurer, der skal gennemføres i tilfælde af en nødlanding.
- c) Operatøren skal sikre, at massen ved start, landing eller hover ikke overstiger den maksimale masse, der er angivet for:
 - 1) OGE-hover (Out of Ground Effect) med alle motorer i drift ved en passende effekt, eller
 - 2) hvis OGE-hover sandsynligvis ikke kan etableres på grund af forholdene, må helikopterens masse ikke overstige den maksimale masse, der er angivet for IGE-hover (In Ground Effect) med alle motorer i drift ved en passende effekt, forudsat at forholdene tillader IGE-hover ved den maksimale angivne masse.

SUBPART D

INSTRUMENTER, DATA OG UDSTYR

AFSNIT 1

Flyvemaskiner

SPO.IDE.A.100 Instrumenter og udstyr — generelt

- a) De instrumenter og det udstyr, der er påkrævet i henhold til denne subpart, skal være godkendt i overensstemmelse med de gældende luftdygtighedskrav, hvis de:
 - 1) anvendes af flyvebesætningen til at kontrollere flyvevejen
 - 2) anvendes til opfyldelse af SPO.IDE.A.215
 - 3) anvendes til opfyldelse af SPO.IDE.A.220 eller
 - 4) er installeret i flyvemaskinen.
- b) Det er ikke nødvendigt med en godkendelse af nedenstående instrumenter og udstyr, der kræves i henhold til denne subpart:
 - 1) reservesikringer

- 2) stavlygter
 - 3) en nøjagtig tidsmåler
 - 4) kortholder
 - 5) førstehjælpskasser
 - 6) overlevelsesudstyr og signaludstyr og
 - 7) drivanker og udstyr til forøgning.
- c) Instrumenter og udstyr, som ikke er påkrævet i henhold til denne subpart, samt andet udstyr, som ikke er påkrævet i andre gældende bilag, men som er med på en flyvning, skal opfylde følgende:
- 1) de oplysninger, som sådanne former for instrumenter, udstyr eller dele tilvejebringer, må ikke bruges af flyvebesætningen til at overholde bilag I til forordning (EF) nr. 216/2008 eller SPO.IDE.A.215 og SPO.IDE.A.220
 - 2) instrumenterne og udstyret må ikke påvirke flyvemaskinens luftdygtighed, heller ikke i tilfælde af svigt eller funktionsfejl.
- d) Instrumenter og udstyr skal umiddelbart kunne betjenes eller være lettilgængeligt fra den plads, der er tildelt det flyvebesætningsmedlem, der skal bruge det.
- e) De instrumenter, der anvendes af ethvert flyvebesætningsmedlem, skal være placeret således, at flyvebesætningsmedlemmet nemt kan se visningerne fra sin plads med mindst mulig ændring af den stilling og synslinje, som besætningsmedlemmet normalt indtager, når vedkommende ser fremad langs flyvevejen.
- f) Alt påkrævet nødudstyr skal være lettilgængeligt til umiddelbar anvendelse.

SPO.IDE.A.105 Minimumsudstyr til flyvning

En flyvning må ikke påbegyndes, når et/en af flyvemaskinens instrumenter, udstyrsdele eller funktioner, der er påkrævet for den planlagte flyvning, er ude af drift eller mangler, medmindre:

- a) flyvemaskinen flyves i overensstemmelse med minimumsudstyrlisten (MEL), hvis en sådan er udarbejdet
- b) operatøren i tilfælde af komplekse motordrevne flyvemaskiner og enhver flyvemaskine, der anvendes ved erhvervs-mæssige operationer, har fået den kompetente myndigheds godkendelse til at flyve flyvemaskinen inden for begrænsningerne i masterminimumsudstyrlisten (MMEL) eller
- c) flyvemaskinen skal have en flyvetilladelse udstedt i overensstemmelse med de gældende luftdygtighedskrav.

SPO.IDE.A.110 Reservesikringer

Flyvemaskiner skal være udstyret med reservesikringer med den angivne kapacitet, der er nødvendig for at opnå fuld-stændig kredsløbsbeskyttelse, til udskiftning af sikringer, som må udskiftes under flyvning.

SPO.IDE.A.115 Operationslys

Flyvemaskiner, der opereres om natten, skal være udstyret med:

- a) et antikollisionslyssystem
- b) navigations-/positionslys

- c) et landingslys
- d) lys, der leveres fra flyvemaskinens elektriske system, og som sikrer tilstrækkelig belysning af alle instrumenter og alt udstyr, der er vigtigt for en sikker operation af flyvemaskinen
- e) lys, der leveres fra flyvemaskinens elektriske system, og som sikrer tilstrækkelig belysning i alle kabineafdelinger
- f) en stavlygte til hver besætningsmedlemsplads og
- g) lys, der overholder de internationale søvejsregler, såfremt flyvemaskinen er en vandflyvemaskine eller en amfibieflyvemaskine.

SPO.IDE.A.120 VFR-flyvninger — flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr

- a) Flyvemaskiner, der udfører VFR-operationer om dagen, skal være udstyret med en anordning, som måler og viser følgende:
 - 1) magnetisk kurs
 - 2) tiden i timer, minutter og sekunder
 - 3) trykhøjde
 - 4) flyvehastighed
 - 5) machtal, når hastighedsbegrænsninger udtrykkes i machtal
 - 6) krængning (slip) for så vidt det drejer sig om komplekse motordrevne flyvemaskiner.
- b) Flyvemaskiner, der udfører VMC-operationer om natten, skal i tillæg til litra a) være udstyret med:
 - 1) en anordning, som måler og viser følgende:
 - i) drejning og krængning (turn and slip)
 - ii) flyvestilling
 - iii) vertikal hastighed og
 - iv) stabiliseret kurs
 - 2) en anordning, som viser, når strømforsyningen til de gyroskopiske instrumenter er utilstrækkelig.
- c) Komplekse motordrevne flyvemaskiner, der udfører VMC-operationer over vand og uden landsigte, skal i tillæg til litra a) og b) være udstyret med en anordning, der forhindrer funktionssvigt for systemer til visning af flyvehastighed som følge af enten kondens eller isdannelse.
- d) Flyvemaskiner, der opereres under forhold, hvor de ikke kan holdes på en ønsket flyvevej uden brug af et eller flere yderligere instrumenter, skal ud over det i litra a) og b) nævnte være udstyret med en anordning, der forhindrer funktionssvigt for det system til visning af flyvehastighed, der kræves i henhold til litra a), nr. 4), som følge af enten kondens eller isdannelse.

e) Når der kræves to piloter til en operation, skal flyvemaskinen være udrustet med yderligere særskilte anordninger, der viser følgende:

- 1) trykhøjde
- 2) flyvehastighed
- 3) krængning (slip) eller både drejning og krængning (turn and slip), hvis relevant
- 4) flyvestilling, hvis relevant
- 5) vertikal hastighed, hvis relevant
- 6) stabiliseret kurs, hvis relevant, og
- 7) machtal, når hastighedsbegrænsninger udtrykkes i machtal, hvis relevant.

SPO.IDE.A.125 IFR-flyvninger — flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr

Flyvemaskiner, der udfører IFR-operationer, skal være udstyret med:

a) en anordning, som måler og viser følgende:

- 1) magnetisk kurs
- 2) tiden i timer, minutter og sekunder
- 3) trykhøjde
- 4) flyvehastighed
- 5) vertikal hastighed
- 6) drejning og krængning (turn and slip)
- 7) flyvestilling
- 8) stabiliseret kurs
- 9) lufttemperaturen udenfor
- 10) machtal, når hastighedsbegrænsninger udtrykkes i machtal.

b) en anordning, som viser, når strømforsyningen til de gyroskopiske instrumenter er utilstrækkelig.

c) når der kræves to piloter til en operation, skal andenpilotens plads have særskilte indikatorer for:

- 1) trykhøjde
- 2) flyvehastighed
- 3) vertikal hastighed

- 4) drejning og krængning (turn and slip)
 - 5) flyvestilling
 - 6) stabiliseret kurs
 - 7) machtal, når hastighedsbegrænsninger udtrykkes i machtal, hvis relevant.
- d) en anordning, der forhindrer funktionssvigt for det system til visning af flyvehastighed, som kræves i henhold til litra a), nr. 4), og litra c), nr. 2), som følge af enten kondens eller isdannelse og
- e) komplekse motordrevne flyvemaskiner skal, når de udfører IFR-operationer, i tillæg til det i litra a), b), c) og d), nævnte være udstyret med:
- 1) en alternativ kilde til statisk tryk
 - 2) en kortholder i en letlæselig position, som kan belyses med henblik på natflyvninger
 - 3) en sekundær, uafhængig anordning til måling og visning af flyvehøjde, medmindre en sådan allerede er installeret for at overholde litra e), nr. 1), og
 - 4) en nødstrømsforsyning, der er uafhængig af det primære elproduktionssystem, og som kan opretholde og oplyse et system til visning af flyvestillingen i mindst 30 minutter. Nødstrømsforsyningen skal aktiveres automatisk efter totalt svigt i det primære elproduktionssystem, og det skal tydeligt vises på instrumentet, at flyvestillingsindikatorns funktion opretholdes ved hjælp af nødstrøm.

SPO.IDE.A.126 Yderligere udstyr ved operationer med én pilot i henhold til IFR

Komplekse motordrevne flyvemaskiner, der udfører IFR-operationer med én pilot, skal være udstyret med en autopilot med mindst højdehold og fast kursindstilling.

SPO.IDE.A.130 Terrænadvarelsystem (Terrain awareness warning system — TAWS)

Turbinedrevne flyvemaskiner med en højst tilladt startmasse (MCTOM) på over 5 700 kg eller en MOPSC på over ni passagersæder skal være udstyret med et TAWS, som opfylder kravene for:

- a) klasse A-udstyr i overensstemmelse med en godkendt standard for så vidt det drejer sig om flyvemaskiner, for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis (CofA) blev udstedt første gang efter den 1. januar 2011, eller
- b) klasse B-udstyr i overensstemmelse med en godkendt standard for så vidt det drejer sig om flyvemaskiner, for hvilke det individuelle CofA blev udstedt første gang den 1. januar 2011 eller tidligere.

SPO.IDE.A.131 Advarselssystem for kollisioner i luften (Airborne Collision Avoidance System — ACAS II)

Medmindre andet er angivet i forordning (EU) nr. 1332/2011, skal turbinedrevne flyvemaskiner med en MCTOM på mere end 5 700 kg være udstyret med ACAS II.

SPO.IDE.A.132 Vejrradarudstyr under flyvning — komplekse motordrevne flyvemaskiner

Følgende flyvemaskiner skal være udstyret med vejrradarudstyr under flyvning om natten eller under IMC i områder, hvor tordenvejr eller andre potentielt farlige vejrforhold, som kan opdages med en luftbåren vejrradar, kan forventes at forekomme langs ruten:

- a) trykregulerede flyvemaskiner

- b) ikke-trykregulerede flyvemaskiner med en MCTOM på mere end 5 700 kg.

SPO.IDE.A.133 Yderligere udstyr til flyvning under forhold med isdannelse om natten — komplekse motordrevne flyvemaskiner

- a) Flyvemaskiner, der flyves under forhold med forventet eller faktisk isdannelse, skal være udstyret med en anordning, som kan belyse eller spore isdannelsen.
- b) Anordningen til belysning af isdannelse må ikke forårsage blænding eller refleksion, der kan hæmme flyvebesætningsmedlemmerne i at udføre deres opgaver.

SPO.IDE.A.135 Flyvebesætningens interne samtaleanlæg

Flyvemaskiner, som flyves af mere end ét besætningsmedlem, skal være udstyret med et internt samtaleanlæg til flyvebesætningen, inklusive hovedtelefoner og mikrofoner til brug for alle medlemmer af flyvebesætningen.

SPO.IDE.A.140 Cockpit voice-rekorder

- a) Følgende flyvemaskiner skal være udstyret med en cockpit voice-rekorder:
- 1) flyvemaskiner med en MCTOM på over 27 000 kg, som for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 1. januar 2016 eller senere og
 - 2) flyvemaskiner med en MCTOM på mere end 2 250 kg:
 - i) der er certificeret til operationer med en besætning på mindst to piloter
 - ii) med en eller flere turbinmotorer eller mere end én turbopropmotor og
 - iii) for hvilke et typecertifikat første gang blev udstedt den 1. januar 2016 eller senere.
- b) Cockpit voice-rekorderen skal kunne bevare data, der er rekorderet i de sidste to timer eller mere.
- c) Cockpit voice-rekorderen skal med henvisning til en tidsskala rekordere:
- 1) talekommunikation, som sendes fra eller modtages i cockpittet via radio
 - 2) flyvebesætningsmedlemmernes talekommunikation i cockpittet ved hjælp af flyvemaskinens interne samtaleanlæg og højttaleranlæg, hvis et sådant forefindes
 - 3) det auditive miljø i cockpittet, herunder uden afbrydelse de lydssignaler, der modtages fra hver boom- og maskemikrofon i brug og
 - 4) tale- eller lydssignaler, som identificerer navigations- eller indflyvningshjælpemidler, og som opfanges af en hovedtelefon eller højttaler.
- d) Cockpit voice-rekorderen skal automatisk begynde at rekordere, før flyvemaskinen ved egen kraft bevæger sig, og fortsætte med at rekordere indtil flyvningens afslutning, når flyvemaskinen ikke længere er i stand til at bevæge sig ved egen kraft.
- e) I tillæg til litra d) skal cockpit voice-rekorderen endvidere, afhængigt af tilgængeligheden af elektrisk strøm, begynde at rekordere så tidligt som muligt under cockpitchecks før flyvningen indtil cockpitchecks umiddelbart efter motorstandsning ved flyvningens afslutning.
- f) Cockpit voice-rekorderen skal være forsynet med en anordning, som medvirker til at lokalisere den i vand.

SPO.IDE.A.145 Flyvedatarekorder

- a) Flyvemaskiner med en MCTOM på mere end 5 700 kg, for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis (CofA) blev udstedt første gang den 1. januar 2016 eller senere, skal være udstyret med en flyvedatarekorder (FDR), som benytter en digital metode til rekordering og lagring af data og omfatter et system til hurtig fremhentning af disse data fra lagringsmediet.
- b) Flyvedatarekorderen skal rekordere de parametre, der er nødvendige for nøjagtigt at bestemme flyvemaskinens flyvevej, flyvehastighed, flyvestilling, motorkraft, konfiguration og operation, og kunne bevare data, der er rekorderet i de sidste 25 timer.
- c) Der skal indhentes data fra luftfartøjskilder, som muliggør nøjagtig korrelation med de informationer, der vises for flyvebesætningen.
- d) Flyvedatarekorderen skal automatisk begynde at rekordere, før flyvemaskinen ved egen kraft bevæger sig, og stoppe automatisk, når flyvemaskinen ikke længere er i stand til at bevæge sig ved egen kraft.
- e) Flyvedatarekorderen skal være forsynet med en anordning, som medvirker til at lokalisere den i vand.

SPO.IDE.A.150 Data link-rekordering

- a) Flyvemaskiner, for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis (CofA) blev udstedt første gang den 1. januar 2016 eller senere, og som kan rekordere datalink-kommunikation og skal være forsynet med en cockpit voice-rekorder, skal i relevante tilfælde rekordere:
 - 1) datalink-kommunikation vedrørende ATS-kommunikation til og fra flyvemaskinen, herunder meddelelser i forbindelse med følgende anvendelser:
 - i) datalink-initiering
 - ii) kommunikation mellem flyveleder og pilot
 - iii) addressed surveillance (målrettet overvågning)
 - iv) flyveinformation
 - v) Aircraft Broadcast Surveillance, for så vidt systemarkitekturen muliggør dette
 - vi) operationelle kontroldata for luftfartøjet, for så vidt systemarkitekturen muliggør dette og
 - vii) grafikbilleder, for så vidt systemarkitekturen muliggør dette
 - 2) information, der muliggør korrelation med rekorderinger, som evt. er tilknyttet datalink-kommunikation og lagret et andet sted end i flyvemaskinen og
 - 3) information om tid og prioritering for datalink-kommunikationsmeddelelser, for så vidt systemarkitekturen muliggør dette.
- b) Rekorderen skal benytte en digital metode til rekordering og lagring af data og et system til hurtig fremhentning af disse data. Rekorderingsmetoden skal gøre det muligt at matche dataene med data rekorderet på jorden.
- c) Rekorderen skal kunne bevare rekorderede data i mindst den periode, der er fastsat for cockpit voice-rekordere i SPO.IDE.A.140.
- d) Rekorderen skal være forsynet med en anordning, som medvirker til at lokalisere den i vand.

- e) Kravene vedrørende start- og stopfunktionen i rekorderen er de samme som kravene til start- og stopfunktionen i cockpit voice-rekordere, som er anført i SPO.IDE.H.140, litra d) og e).

SPO.IDE.A.155 Flyvedata- og cockpit voice-kombinationsrekorder

Kravene til cockpit voice-rekordere og flyvedatarekordere kan opfyldes således:

- a) én kombinationsrekorder, hvis flyvemaskinen skal være udstyret med en cockpit voice-rekorder eller en flyvedatarekorder, eller
- b) to kombinationsrekordere, hvis flyvemaskinen skal være udstyret med både en cockpit voice-rekorder og en flyvedatarekorder.

SPO.IDE.A.160 Sæder, sikkerhedsbælter og fastholdelsessystemer

Flyvemaskiner skal være udstyret med:

- a) et sæde eller en plads til hvert besætningsmedlem og hver faglig specialist om bord
- b) et sikkerhedsbælte i hvert passagersæde og et fastholdelsessystem for hver plads
- c) for så vidt angår andre flyvemaskiner end komplekse motordrevne flyvemaskiner, et sikkerhedsbælte i hvert flyvebesætningssæde, der fastholder den siddende persons torso, og som har ét enkelt udløsningspunkt.
- d) for så vidt angår komplekse motordrevne flyvemaskiner, et sikkerhedsbælte, der fastholder den siddende persons torso, og som har ét enkelt udløsningspunkt og en anordning, der automatisk fastholder den siddende persons torso i tilfælde af hurtig hastighedsnedsættelse:

- 1) i hvert flyvebesætningssæde og hvert sæde ved siden af pilotsædet og
- 2) i hvert observatørsæde i cockpittet.

SPO.IDE.A.165 Førstehjælpkasse

- a) Flyvemaskiner skal være udstyret med en førstehjælpkasse.
- b) Førstehjælpkassen skal være:

- 1) lettilgængelig og
- 2) ajourført.

SPO.IDE.A.170 Supplerende ilt — trykregulerede flyvemaskiner

- a) Trykregulerede flyvemaskiner, der flyves i flyvehøjder, hvor der kræves iltforsyning i overensstemmelse med litra b), skal have udstyr, som er i stand til at lagre og afgive den krævede iltmængde.
- b) Trykregulerede flyvemaskiner, der flyves over flyvehøjder, hvor trykhøjden i kabineafdelingerne er over 10 000 ft, skal medbringe tilstrækkelig indåndingsilt til som minimum at forsyne alle besætningsmedlemmer og faglige specialister:
- 1) i en periode, hvor kabinetrykhøjden overstiger 15 000 ft, men aldrig mindre end 10 minutters forsyning
 - 2) i en periode, hvor trykhøjden i cockpittet og kabineafdelingen ligger på mellem 14 000 ft og 15 000 ft i tilfælde af tryktab og under hensyntagen til omstændighederne ved flyvningen

- 3) i en periode ud over 30 minutter, hvor trykhøjden i cockpittet og kabineafdelingen ligger på mellem 10 000 ft og 14 000 ft og
 - 4) i ikke mindre end 10 minutter for så vidt det drejer sig om flyvemaskiner, der flyver ved trykhøjder over 25 000 ft, eller som flyver under denne højde, men under forhold, hvor de ikke på forsvarlig vis kan stige ned til en trykhøjde på 13 000 ft i løbet af fire minutter.
- c) Trykregulerede flyvemaskiner, der flyves ved flyvehøjder på over 25 000 ft, skal desuden være udstyret med:
- 1) en anordning, der advarer flyvebesætningen om ethvert tryktab og
 - 2) for så vidt det drejer sig om komplekse motordrevne flyvemaskiner desuden masker til hurtig iførelse til flyvebesætningsmedlemmer.

SPO.IDE.A.175 Supplerende ilt — ikke-trykregulerede flyvemaskiner

- a) Ikke-trykregulerede flyvemaskiner, der flyves i flyvehøjder, hvor der kræves iltforsyning i overensstemmelse med litra b), skal have udstyr, som er i stand til at lagre og afgive den krævede iltmængde.
- b) Ikke-trykregulerede flyvemaskiner, der flyves over flyvehøjder, hvor trykhøjden i kabineafdelingerne er over 10 000 ft, skal medbringe tilstrækkelig indåndingsilt til at forsyne:
 - 1) alle besætningsmedlemmer i en periode ud over 30 minutter, hvor trykhøjden i kabineafdelingen ligger på mellem 10 000 ft og 13 000 ft, og
 - 2) alle personer om bord i en periode, hvor trykhøjden i kabineafdelingen er over 13 000 ft.
- c) Uanset litra b) kan der foretages afvigelser af en bestemt varighed i højder på mellem 13 000 ft og 16 000 ft uden iltforsyning i overensstemmelse med SPO.OP.195, litra b).

SPO.IDE.A.180 Manuelle ildslukkere

- a) Flyvemaskiner, bortset fra motorsvævefly til rejsebrug (TMG), skal være udstyret med mindst én manuel ildslukker:
 - 1) i cockpittet og
 - 2) i hver kabineafdeling, som er adskilt fra cockpittet, medmindre flyvebesætningen har let adgang til afdelingen.
- b) Arten og mængden af slukningsmidlet skal være egnet til de former for brand, som kan forventes at forekomme i den kabine eller det rum, hvor ildslukkeren efter hensigten skal anvendes, og skal minimere risikoen for koncentration af giftige luftarter i personale- og passagerkabiner.

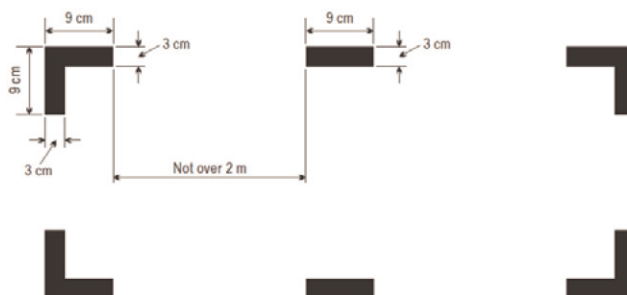
SPO.IDE.A.181 Katastrofeøkser og koben

Flyvemaskiner med en MCTOM på over 5 700 kg skal være udstyret med mindst én katastrofeøkse eller et koben, som er placeret i cockpittet.

SPO.IDE.A.185 Markering af brudpunkter

Såfremt der på flyvemaskinens fuselage findes områder, som er egnede til at blive gennembrudt af redningsmandskab, skal sådanne områder markeres som vist i figur 1.

Figur 1:

Markering af brudpunkter**SPO.IDE.A.190 Nødlokaliseringssender (Emergency Locator Transmitter — ELT)**

a) Flyvemaskiner skal være udstyret med:

- 1) en ELT uanset typen, hvis de for første gang fik udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis senest den 1. juli 2008
- 2) en automatisk ELT, hvis de for første gang fik udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis efter den 1. juli 2008, eller
- 3) en overlevelses-ELT (ELT(S)) eller en sender til positionsbestemmelse af personer (personal locator beacon — PLB), som bæres af et besætningsmedlem eller en faglig specialist, når fartøjet er certificeret til en maksimal sædekonfiguration på seks eller færre.

b) En ELT uanset typen og PLB skal være i stand til at sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz.

SPO.IDE.A.195 Flyvning over vand

a) Følgende flyvemaskiner skal være udstyret med en redningsvest for hver ombordværende, der skal bæres eller være anbragt i en position, som er lettilgængelig fra den persons sæde eller plads, til hvem vesten eller flydeanordningen er beregnet:

- 1) enmotors landflyvemaskiner, når de:
 - i) flyver over vand ud over glidedistance fra land, eller
 - ii) starter eller lander på en flyveplads eller et operationelt udgangspunkt, hvor start- eller indflyvningsbanen efter luftfartøjschefens mening er placeret på en sådan måde over vand, at der i tilfælde af et uheld ville være sandsynlighed for nødlanding på vandet
- 2) vandflyvemaskiner, der flyver over vand, og
- 3) flyvemaskiner, der flyves i en afstand fra land, hvor en nødlanding er mulig, og som er længere end den afstand, der svarer til 30 minutters flyvning ved normal marchfart, eller 50 NM, afhængigt af hvilken afstand der er kortest.

b) Hver redningsvest skal være forsynet med elektrisk lys for at lette lokaliseringen af personer.

c) Vandflyvemaskiner, der flyver over vand, skal være udstyret med:

- 1) et drivanker og andet udstyr, som er nødvendigt for at lette fortøjning, forankring eller manøvrering af flyvemaskinen på vandet, og som er relevant for flyvemaskinens størrelse, vægt og betjeningssegenskaber og

- 2) udstyr til frembringelse af de lydssignaler, som foreskrives i de internationale søvejsregler, hvor dette er relevant.
- d) Luftfartøjschefen på en flyvemaskine, der opereres i en afstand, som er længere end svarende til 30 minutters flyvning ved normal marchfart eller 50 NM, afhængigt af hvilken afstand der er den korteste, fra land, hvor der kan foretages en nødlanding, skal fastslå risikoen for, at de ombordværende på flyvemaskinen ikke overlever i tilfælde af en landing på vand, og på dette grundlag skal vedkommende træffe beslutning om medtagning af:

- 1) udstyr, som kan frembringe nødsignaler
- 2) tilstrækkelige redningsflåder til alle ombordværende, der er anbragt, så de let kan bruges i en nødsituation og
- 3) redningsudstyr, der giver mulighed for opretholdelse af livet, og der egner sig til den flyvning, som skal udføres.

SPO.IDE.A.200 Overlevelsesudstyr

- a) Flyvemaskiner, der flyves over områder, hvor eftersøgning og redning er specielt vanskelig, skal være udstyret med:

- 1) signaleringsudstyr, som kan frembringe nødsignaler
- 2) mindst én overlevelses-ELT (ELT(S)) og
- 3) yderligere overlevelsesudstyr til den rute, der skal flyves, under hensyn til antallet af personer om bord.

- b) Dog er det ikke nødvendigt at medføre det i litra a), nr. 3), angivne udstyr, hvis flyvemaskinen:

- 1) forbliver inden for en afstand fra et område, hvor eftersøgning og redning ikke er specielt vanskelig, svarende til:
 - i) 120 minutter ved marchfart med én motor ude af drift for flyvemaskiner, som er i stand til at fortsætte flyvningen til en flyveplads med de(n) kritiske motor(er) ude af drift på et givet punkt langs ruten eller de planlagte omdirigeringer, eller
 - ii) 30 minutter ved marchfart for alle andre flyvemaskiner eller
- 2) forbliver inden for en afstand, som ikke er længere end den afstand, der svarer til 90 minutter ved marchfart fra et område, som er egnet til udførelse af en nødlanding, for flyvemaskiner, der er certificeret i henhold til den gældende luftdygtighedsstandard.

SPO.IDE.A.205 Personligt beskyttelsesudstyr

Hver ombordværende skal bære personligt beskyttelsesudstyr, som egner sig til den slags operation, der gennemføres.

SPO.IDE.A.210 Hovedtelefon

- a) Flyvemaskiner skal være udstyret med en hovedtelefon med boommikrofon eller tilsvarende til hvert flyvebesætningsmedlem ved deres anviste tjenesteplasser i cockpittet.
- b) Flyvemaskiner, der udfører IFR-operationer eller flyver om natten, skal være udstyret med en sendeknap på rattet til hvert krævet flyvebesætningsmedlem.

SPO.IDE.A.215 Radiokommunikationsudstyr

- a) Flyvemaskiner, der udfører IFR-operationer eller flyver om natten, eller hvor det kræves i henhold til de gældende luftrumskrav, skal være udstyret med radiokommunikationsudstyr, som under normale radiosendeforhold skal kunne:
- 1) udføre tovejskommunikation med henblik på flyvekontrol
 - 2) modtage meteorologiske oplysninger på et hvilket som helst tidspunkt under flyvningen
 - 3) udføre tovejskommunikation på et hvilket som helst tidspunkt under flyvningen med de luftfartsstationer og på de frekvenser, som den relevante myndighed foreskriver, og
 - 4) muliggøre kommunikation på den aeronautiske nødfrekvens 121,5 MHz.
- b) Hvis der er behov for flere end én kommunikationsenhed, skal de være uafhængige af hinanden, således at en fejl i én enhed ikke vil resultere i en fejl i en anden enhed.

SPO.IDE.A.220 Navigationsudstyr

- a) Flyvemaskiner skal være udstyret med navigationsudstyr, der sikrer, at de kan fortsætte i overensstemmelse med:
- 1) ATS-flyveplanen, hvis relevant, og
 - 2) de gældende luftrumskrav.
- b) Flyvemaskiner skal være udstyret med tilstrækkeligt navigationsudstyr til at sikre, at det resterende udstyr i tilfælde af fejl i en del af udstyret i enhver fase af flyvningen kan tilvejebringe sikker navigation i overensstemmelse med litra a), eller at en passende nødhandling kan udføres sikkert.
- c) Flyvemaskiner, der benyttes til flyvninger, hvor landing under IMC planlægges, skal være udstyret med passende udstyr, som kan tilvejebringe navigation til et punkt, hvorfra visuel landing kan udføres. Dette udstyr skal kunne tilvejebringe navigation for hver flyveplads, hvor landing under IMC planlægges, og for alle udpegede alternative flyvepladser.

SPO.IDE.A.225 Transponder

Hvor det kræves i det luftrum, der skal flyves i, skal flyvemaskiner være udstyret med en sekundær overvågningsradar-transponder (SSR-transponder) med alle de krævede funktioner.

AFSNIT 2

Helikoptere**SPO.IDE.H.100 Instrumenter og udstyr — generelt**

- a) De instrumenter og det udstyr, der er påkrævet i henhold til denne subpart, skal være godkendt i overensstemmelse med de gældende luftdygtighedskrav, hvis de:
- 1) anvendes af flyvebesætningen til at kontrollere flyvevejen
 - 2) anvendes til opfyldelse af SPO.IDE.H.215
 - 3) anvendes til opfyldelse af SPO.IDE.H.220 eller
 - 4) er installeret i helikopteren.

- b) Det er ikke nødvendigt med en godkendelse af nedenstående instrumenter og udstyr, der kræves i henhold til denne subpart:
- 1) stavlygte
 - 2) en nøjagtig tidsmåler
 - 3) kortholder
 - 4) førstehjælpskasse
 - 5) overlevelsesudstyr og signaludstyr og
 - 6) drivanker og udstyr til fortøjning.
- c) Instrumenter og udstyr, som ikke er påkrævet i henhold til denne subpart, samt andet udstyr, som ikke er påkrævet i andre gældende bilag, men som er med på en flyvning, skal opfylde følgende:
- 1) de oplysninger, som sådanne former for instrumenter, udstyr eller dele tilvejebringer, må ikke bruges af flyvebesætningen til at overholde bilag I til forordning (EF) nr. 216/2008 eller SPO.IDE.H.215 og SPO.IDE.H.220, og
 - 2) instrumenterne og udstyret må ikke påvirke helikopterens luftdygtighed, heller ikke i tilfælde af svigt eller funktionsfejl.
- d) Instrumenter og udstyr skal umiddelbart kunne betjenes eller være lettilgængeligt fra den plads, der er tildelt det flyvebesætningsmedlem, der skal bruge det.
- e) De instrumenter, der anvendes af ethvert flyvebesætningsmedlem, skal være placeret således, at flyvebesætningsmedlemmet nemt kan se visningerne fra sin plads med mindst mulig ændring af den stilling og synslinje, som besætningsmedlemmet normalt indtager, når vedkommende ser fremad langs flyvevejen.
- f) Alt påkrævet nødudstyr skal være lettilgængeligt til umiddelbar anvendelse.

SPO.IDE.H.105 Minimumsudstyr til flyvning

En flyvning må ikke påbegyndes, når et af helikopterens instrumenter eller en af dens udstyrsdele eller funktioner, der er påkrævet for den planlagte flyvning, er ude af drift eller mangler, medmindre:

- a) helikopteren flyves i overensstemmelse med minimumsudstyrslisten (MEL), hvis en sådan er udarbejdet
- b) operatøren for så vidt det drejer sig om komplekse motordrevne helikoptere og enhver helikopter, der anvendes ved erhvervs-mæssige operationer, har fået den kompetente myndigheds godkendelse til at flyve helikopteren inden for begrænsningerne i masterminimumsudstyrslisten (MMEL) eller
- c) helikopteren skal have en flyvetilladelse udstedt i overensstemmelse med de gældende luftdygtighedskrav.

SPO.IDE.H.115 Operationslys

Helikoptere, der flyves om natten, skal være udrustet med:

- a) et antikollisionslyssystem

- b) navigations-/positionslys
- c) et landingslys
- d) lys, der leveres fra helikopterens elektriske system, og som sikrer tilstrækkelig belysning af alle instrumenter og alt udstyr, der er vigtigt for en sikker operation af helikopteren
- e) lys, der leveres fra helikopterens elektriske system, og som sikrer tilstrækkelig belysning i alle kabineafdelinger
- f) en stavlygte til hver besætningsmedlemsplads og
- g) lys, der overholder de internationale søvejsregler, såfremt helikopteren er en amfibiehelikopter.

SPO.IDE.H.120 VFR-flyvninger — flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr

- a) Helikoptere, der udfører VFR-operationer om dagen, skal være udstyret med en anordning, som måler og viser følgende:
 - 1) magnetisk kurs
 - 2) tiden i timer, minutter og sekunder
 - 3) trykhøjde
 - 4) flyvehastighed
 - 5) krængning (slip).
- b) Helikoptere, der udfører VMC-operationer over vand og uden landsigte eller udfører VMC-operationer om natten, skal i tillæg til det i litra a) nævnte være udstyret med:
 - 1) en anordning, som måler og viser:
 - i) flyvestilling
 - ii) vertikal hastighed og
 - iii) stabiliseret kurs
 - 2) en anordning, som viser, når strømforsyningen til de gyroskopiske instrumenter er utilstrækkelig, og
 - 3) for så vidt angår komplekse motordrevne helikoptere, en anordning, som forhindrer funktionssvigt for det system til visning af flyvehastighed, der kræves i henhold til litra a), nr. 4), som følge af enten kondens eller isdannelse.
- c) Helikoptere, der opereres, når sigtbarheden er under 1 500 meter, eller under forhold, hvor de ikke kan holdes på en ønsket flyvevej uden brug af et eller flere yderligere instrumenter, skal ud over det i litra a) og b) nævnte være udstyret med en anordning, som forhindrer funktionssvigt for det system til visning af flyvehastighed, der kræves i henhold til litra a), nr. 4), som følge af enten kondens eller isdannelse.
- d) Når der kræves to piloter til en operation, skal helikoptere være udstyret med yderligere særskilte anordninger, der viser følgende:
 - 1) trykhøjde

- 2) flyvehastighed
- 3) krængning (slip)
- 4) flyvestilling, hvis relevant
- 5) vertikal hastighed, hvis relevant
- 6) stabiliseret kurs, hvis relevant.

SPO.IDE.H.125 IFR-flyvninger — flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr

Helikoptere, der udfører IFR-operationer, skal være udstyret med:

a) en anordning, som måler og viser:

- 1) magnetisk kurs
- 2) tiden i timer, minutter og sekunder
- 3) trykhøjde
- 4) flyvehastighed
- 5) vertikal hastighed
- 6) krængning (slip)
- 7) flyvestilling
- 8) stabiliseret kurs
- 9) lufttemperaturen udenfor

b) en anordning, som viser, når strømforsyningen til de gyroskopiske instrumenter er utilstrækkelig

c) når der kræves to piloter til en operation, skal der være yderligere særskilte anordninger, der viser:

- 1) trykhøjde
- 2) flyvehastighed
- 3) vertikal hastighed
- 4) krængning (slip)
- 5) flyvestilling
- 6) stabiliseret kurs

d) en anordning, der forhindrer funktionssvigt for systemer til visning af flyvehastighed, som kræves i henhold til litra a), nr. 4), og litra c), nr. 2), som følge af enten kondens eller isdannelse

e) en yderligere anordning til måling og visning af flyvestilling som et standby-instrument og

f) følgende for komplekse motordrevne helikoptere:

1) en alternativ kilde til statisk tryk og

2) en kortholder i en letlæselig position, som kan belyses med henblik på natflyvninger.

SPO.IDE.H.126 Yderligere udstyr ved operationer med én pilot i henhold til IFR

Helikoptere, der udfører IFR-operationer med én pilot, skal være udstyret med en autopilot med mindst højdehold og fast kursindstilling.

SPO.IDE.H.132 Vejrradarudstyr under flyvning — komplekse motordrevne helikoptere

Helikoptere, der udfører IFR-operationer eller flyver om natten, skal være udstyret med vejrradarudstyr, når aktuelle vejrrapporter viser, at tordenvejr eller andre potentielt farlige vejrforhold, som kan opdages med en luftbåren vejrradar, kan forventes at forekomme langs ruten.

SPO.IDE.H.133 Yderligere udstyr til flyvning under forhold med isdannelse om natten — komplekse motordrevne helikoptere

a) Helikoptere, der flyves under forhold med forventet eller faktisk isdannelse, skal være udstyret med en anordning, som kan belyse eller spore isdannelsen.

b) Anordningen til belysning af isdannelse må ikke forårsage blænding eller refleksion, der kan hæmme flyvebesætningsmedlemmerne i at udføre deres opgaver.

SPO.IDE.H.135 Flyvebesætningens interne samtaleanlæg

Helikoptere, som flyves af mere end ét besætningsmedlem, skal være udstyret med et internt samtaleanlæg til flyvebesætningen, inklusive hovedtelefoner og mikrofoner til brug for alle medlemmer af flyvebesætningen.

SPO.IDE.H.140 Cockpit voice-rekorder

a) Helikoptere med en MCTOM på mere end 7 000 kg, for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis (CofA) blev udstedt første gang den 1. januar 2016 eller senere, skal være udstyret med en cockpit voice-rekorder.

b) Cockpit voice-rekorderen skal kunne bevare data, der er rekorderet i de sidste to timer eller mere.

c) Cockpit voice-rekorderen skal med henvisning til en tidsskala rekordere:

1) talekommunikation, som sendes fra eller modtages i cockpittet via radio

2) flyvebesætningsmedlemmernes talekommunikation i cockpittet ved hjælp af flyvemaskinens interne samtaleanlæg og højtaleranlæg, hvis et sådant forefindes

3) det auditive miljø i cockpittet, herunder uden afbrydelse de lydssignaler, der modtages fra hver besætningsmikrofon, og

4) tale- eller lydssignaler, som identificerer navigations- eller indflyvningshjælpemidler, og som opfanges af en hovedtelefon eller højtaler.

d) Cockpit voice-rekorderen skal automatisk begynde at rekordere, før helikopteren ved egen kraft bevæger sig, og fortsætte med at rekordere indtil flyvningens afslutning, når helikopteren ikke længere er i stand til at bevæge sig ved egen kraft.

- e) I tillæg til litra d) skal cockpit voice-rekorderen endvidere, afhængigt af tilgængeligheden af elektrisk strøm, begynde at rekordere så tidligt som muligt under cockpitchecks før flyvningen indtil cockpitchecks umiddelbart efter motorstandsning ved flyvningens afslutning.
- f) Cockpit voice-rekorderen skal være forsynet med en anordning, som medvirker til at lokalisere den i vand.

SPO.IDE.H.145 Flyvedatarekorder

- a) Helikoptere med en MCTOM på mere end 3 175 kg, for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis (CofA) blev udstedt første gang den 1. januar 2016 eller senere, skal være udstyret med en flyvedatarekorder (FDR), som benytter en digital metode til rekordering og lagring af data og omfatter et system til hurtig fremhentning af disse data fra lagringsmediet.
- b) Flyvedatarekorderen skal rekordere de parametre, der er nødvendige for nøjagtigt at bestemme helikopterens flyvevej, flyvehastighed, flyvestilling, motorkraft, konfiguration og operation, og kunne bevare data, der er rekorderet i de sidste 10 timer.
- c) Der skal indhentes data fra helikopterilder, som muliggør nøjagtig korrelation med de informationer, der vises for flyvebesætningen.
- d) Flyvedatarekorderen skal automatisk begynde at rekordere, før helikopteren ved egen kraft bevæger sig, og stoppe automatisk, når helikopteren ikke længere er i stand til at bevæge sig ved egen kraft.
- e) Flyvedatarekorderen skal være forsynet med en anordning, som medvirker til at lokalisere den i vand.

SPO.IDE.H.150 Data link-rekordering

- a) Helikoptere, for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis (CofA) blev udstedt første gang den 1. januar 2016 eller senere, og som kan rekordere datalink-kommunikation og skal være forsynet med en cockpit voice-rekorder, skal i relevante tilfælde rekordere:
 - 1) datalink-kommunikation vedrørende ATS-kommunikation til og fra helikopteren, herunder meddelelser i forbindelse med følgende anvendelser:
 - i) datalink-initiering
 - ii) kommunikation mellem flyveleder og pilot
 - iii) addressed surveillance (målrettet overvågning)
 - iv) flyveinformation
 - v) Aircraft Broadcast Surveillance, for så vidt systemarkitekturen muliggør dette
 - vi) operationelle kontroldata for luftfartøjet, for så vidt systemarkitekturen muliggør dette, og
 - vii) grafikbilleder, for så vidt systemarkitekturen muliggør dette
 - 2) information, der muliggør korrelation med rekorderinger, som evt. er tilknyttet datalink-kommunikation og lagret et andet sted end i helikopteren, og
 - 3) information om tid og prioritering for datalink-kommunikationsmeddelelser, for så vidt systemarkitekturen muliggør dette.
- b) Rekorderen skal benytte en digital metode til rekordering og lagring af data og et system til hurtig fremhentning af disse data. Rekorderingsmetoden skal gøre det muligt at matche dataene med data rekorderet på jorden.

- c) Rekorderen skal kunne bevare rekorderede data i mindst den periode, der er fastsat for cockpit voice-rekordere i SPO.IDE.H.140.
- d) Rekorderen skal være forsynet med en anordning, som medvirker til at lokalisere den i vand.
- e) Kravene vedrørende start- og stopfunktionen i rekorderen er de samme som kravene til start- og stopfunktionen i cockpit voice-rekordere, som er anført i SPO.IDE.H.140, litra d) og e).

SPO.IDE.H.155 Flyvedata- og cockpit voice-kombinationsrekorder

Kravene til cockpit voice-rekordere og flyvedatarekordere kan opfyldes ved hjælp af én flyvedata- og cockpit voice-kombinationsrekorder.

SPO.IDE.H.160 Sæder, sikkerhedsbælter og fastholdelsessystemer

a) Helikoptere skal være udstyret med:

- 1) et sæde eller en plads til hvert besætningsmedlem og hver faglig specialist om bord
- 2) et sikkerhedsbælte i hvert passagersæde og en fastspændingsanordning for hver plads
- 3) for helikoptere, for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis (CofA) blev udstedt første gang efter den 31. december 2012, et sikkerhedsbælte, der fastholder den siddende persons torso, i hvert sæde og
- 4) et sikkerhedsbælte, der fastholder den siddende persons torso, og som i hvert flyvebesætningssæde har en anordning, der automatisk fastholder den siddende persons torso i tilfælde af hurtig hastighedsnedsættelse.

b) Et sikkerhedsbælte, der fastholder den siddende persons torso, skal have ét enkelt udløsningspunkt.

SPO.IDE.H.165 Førstehjælpkasse

a) Helikoptere skal være udstyret med en førstehjælpkasse.

b) Førstehjælpkassen skal være:

- 1) lettilgængelig og
- 2) ajourført.

SPO.IDE.H.175 Supplerende ilt — ikke-trykregulerede helikoptere

a) Ikke-trykregulerede helikoptere, der flyves i flyvehøjder, hvor der kræves iltforsyning i overensstemmelse med litra b), skal have udstyr, som er i stand til at lagre og afgive den krævede iltmængde.

b) Ikke-trykregulerede helikoptere, der flyves over flyvehøjder, hvor trykhøjden i kabineafdelingerne er over 10 000 ft, skal medbringe tilstrækkelig indåndingsilt til at forsyne:

- 1) alle besætningsmedlemmer i en periode ud over 30 minutter, hvor trykhøjden i kabineafdelingen ligger på mellem 10 000 ft og 13 000 ft, og
- 2) alle besætningsmedlemmer og faglige specialister i en periode, hvor trykhøjden i kabineafdelingen er over 13 000 ft.

- c) Uanset litra b) kan der foretages afvigelser af en bestemt varighed i højder på mellem 13 000 ft og 16 000 ft uden iltforsyning i overensstemmelse med SPO.OP.195, litra b).

SPO.IDE.H.180 Manuelle ildslukkere

- a) Helikoptere skal være udstyret med mindst én manuel ildslukker:

- 1) i cockpittet og
- 2) i hver kabineafdeling, som er adskilt fra cockpittet, medmindre flyvebesætningen har let adgang til afdelingen.

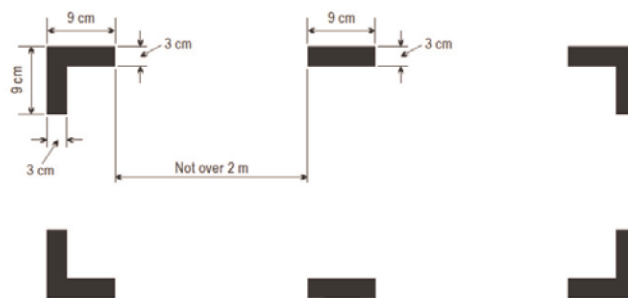
- b) Arten og mængden af slukningsmidlet skal være egnet til de former for brand, som kan forventes at forekomme i den kabine eller det rum, hvor ildslukkeren efter hensigten skal anvendes, og skal minimere risikoen for koncentration af giftige luftarter i personale- og passagerkabiner.

SPO.IDE.H.185 Markering af brudpunkter

Såfremt der på helikopterens fuselage findes områder, som er egnede til at blive gennembrudt af redningsmandskab, skal sådanne områder markeres som vist i figur 1.

Figur 1

Markering af brudpunkter



SPO.IDE.H.190 Nødløkaliseringsender (Emergency Locator Transmitter — ELT)

- a) Helikoptere certificeret til en maksimal sædekonfiguration på flere end seks skal være udstyret med:

- 1) en automatisk ELT og
- 2) én overlevels-ELT (ELT(S)) i en redningsflåde eller redningsvest, når helikopteren opereres i en afstand fra land, der svarer til mere end tre minutters flyvetid ved normal marchfart.

- b) Helikoptere certificeret til en maksimal sædekonfiguration på seks eller derunder skal være udstyret med en ELT(S) eller en sender til positionsbestemmelse af personer (PLB), som bæres af et besætningsmedlem eller en faglig specialist.

- c) En ELT uanset typen og PLB skal være i stand til at sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz.

SPO.IDE.H.195 Flyvning over vand — ikke-komplekse motordrevne helikoptere

- a) Helikoptere skal være udstyret med en redningsvest for hver ombordværende, der skal bæres eller være anbragt i en position, som er lettilgængelig fra den persons sæde eller plads, til hvem vesten eller flydeanordningen er beregnet:

- 1) når de flyver over vand ud over autorotationsafstanden fra land, hvor helikopteren i tilfælde af en kritisk motorfejl ikke kan opretholde horisontalflyvning, eller

- 2) når de flyver over vand i en afstand fra land, der svarer til mere end 10 minutters flyvning ved normal marchfart, hvor helikopteren i tilfælde af en kritisk motorfejl kan opretholde horisontalflyvning, eller
 - 3) ved start fra eller landing på en flyveplads eller et operationelt udgangspunkt, hvor start- eller indflyvningsvejen er over vand.
- b) Hver redningsvest skal være forsynet med elektrisk lys for at lette lokaliseringen af personer.
- c) Luftfartøjschefen for en helikopter, der flyves over vand i en afstand fra land, der svarer til mere end 30 minutters flyvning ved normal marchfart, eller 50 NM, afhængigt af hvilken afstand der er kortest, skal fastslå risikoen for, at de ombordværende på helikopteren ikke overlever i tilfælde af nødlanding på vand, og på dette grundlag skal vedkommende træffe beslutning om medtagning af:
- 1) udstyr, som kan frembringe nødsignaler
 - 2) tilstrækkelige redningsflåder til alle ombordværende, der er anbragt, så de let kan bruges i en nødsituation, og
 - 3) redningsudstyr, der giver mulighed for opretholdelse af livet, og der egner sig til den flyvning, som skal udføres.
- d) Luftfartøjschefen skal fastslå risikoen for, at de ombordværende på helikopteren ikke overlever i tilfælde af en landing på vand, og på dette grundlag skal vedkommende træffe beslutning om, hvorvidt de redningsveste, der kræves i henhold til litra a), skal bæres af alle ombordværende.

SPO.IDE.H.197 Redningsveste — komplekse motordrevne helikoptere

- a) Helikoptere skal være udstyret med en redningsvest for hver ombordværende, der skal bæres eller være anbragt i en position, som er lettilgængelig fra den persons sæde eller plads, til hvem vesten eller flydeanordningen er beregnet:
- 1) når de flyver over vand i en afstand fra land, der svarer til mere end 10 minutters flyvetid ved normal marchfart, hvor helikopteren i tilfælde af en kritisk motorfejl kan opretholde horisontalflyvning
 - 2) når de flyver over vand ud over autorotationsafstanden fra land, hvor helikopteren i tilfælde af en kritisk motorfejl ikke kan opretholde horisontalflyvning, eller
 - 3) ved start fra eller landing på en flyveplads eller et operationelt udgangspunkt, hvor start- eller indflyvningsbanen er placeret på en sådan måde over vand, at der i tilfælde af et uheld ville være sandsynlighed for nødlanding på vand.
- b) Hver redningsvest skal være forsynet med elektrisk lys for at lette lokaliseringen af personer.

SPO.IDE.H.198 Overlevelsdragter — komplekse motordrevne helikoptere

Hver ombordværende skal bære en overlevelsdragt, når:

- a) helikopteren flyver over vand til støtte for offshoreoperationer i en afstand fra land, der svarer til mere end 10 minutters flyvetid ved normal marchfart, hvor helikopteren i tilfælde af en kritisk motorfejl kan opretholde horisontalflyvning, og når:
- 1) de vejrrapporter eller -udsigter, der er tilgængelige for luftfartøjschefen, angiver, at vandtemperaturen er under plus 10 °C under flyvningen eller
 - 2) den anslåede redningstid overstiger den anslåede overlevelsestid eller

- b) luftfartøjschefen beslutter det på grundlag af en risikovurdering under hensyntagen til følgende forhold:
- 1) flyvninger over vand ud over autorotationsafstanden eller afstanden for sikker nødlanding fra land, når helikopteren i tilfælde af fejl i den kritiske motor ikke er i stand til at opretholde vandret flyvning, og
 - 2) de vejrrapporter eller -udsigter, der er tilgængelige for luftfartøjschefen, angiver, at vandtemperaturen er under plus 10 °C under flyvningen.

SPO.IDE.H.199 Redningsflåder, overlevels-ELT'er og overlevelsudstyr til længere flyvninger over vand — komplekse motordrevne helikoptere

Helikoptere, der anvendes:

- a) ved en flyvning over vand i en afstand fra land, der svarer til mere end 10 minutters flyvetid ved normal marchfart, hvor helikopteren i tilfælde af en kritisk motorfejl kan opretholde horisontalflyvning, eller
- b) ved en flyvning over vand i en afstand, der svarer til mere end tre minutters flyvetid ved normal marchfart, hvor helikopteren i tilfælde af en kritisk motorfejl ikke kan opretholde horisontalflyvning, skal, hvis det beslutes af luftfartøjschefen på baggrund af en risikovurdering, være udstyret med:
 - 1) mindst én redningsflåde med en nominel kapacitet, som ikke er mindre end det maksimale antal ombordværende, anbragt, så den er lettilgængelig i en nødsituation
 - 2) mindst én overlevels-ELT (ELT(S)) for hver påkrævet redningsflåde og
 - 3) redningsudstyr, inklusive de midler til opretholdelse af livet, der egner sig til den flyvning, som skal udføres.

SPO.IDE.H.200 Overlevelsudstyr

Helikoptere, der flyves over områder, hvor eftersøgning og redning er specielt vanskelig, skal være udstyret med:

- a) signaleringsudstyr, som kan frembringe nødsignaler
- b) mindst én overlevels-ELT (ELT(S)) og
- c) yderligere overlevelsudstyr til den rute, der skal flyves, under hensyn til antallet af personer om bord.

SPO.IDE.H.201 Yderligere krav til helikoptere, der gennemfører offshoreoperationer i et hostile havområde — komplekse motordrevne helikoptere

Helikoptere, der benyttes i offshoreoperationer i et hostile havområde i en afstand fra land, som er længere end 10 minutters flyvning ved marchfart, skal overholde følgende:

- a) Når de vejrrapporter eller -udsigter, der er tilgængelige for luftfartøjschefen, angiver, at vandtemperaturen er under plus 10 °C under flyvningen, eller når den anslåede redningstid overstiger den anslåede overlevelsestid, eller flyvningen efter planen skal udføres om natten, skal alle ombordværende besætningsmedlemmer og faglige specialister bære overlevelsesdragt.
- b) Alle redningsflåder, der medbringes i overensstemmelse med SPO.IDE.H.199, skal være installeret, så de kan anvendes under de havbetingelser, hvorunder helikopterens karakteristika, for så vidt angår nødlanding på vandet, flydeevne og trimning, blev evalueret med henblik på at overholde certificeringskravene til nødlanding på vandet.
- c) Helikopteren skal være udstyret med et nødbelysningsystem med uafhængig strømforsyning, som sikrer almindelig kabinebelysning, der letter evakueringen af helikopteren.

- d) Alle nødudgange, herunder cockpittets nødudgange, og anordningerne til at åbne dem skal være tydeligt markeret for at vejlede de ombordværende i brug af dem i dagslys og i mørke. Sådanne markeringer skal være udformet, så de forbliver synlige, selvom helikopteren er kærtret, og kabinen er under vand.
- e) Alle ikke-afkastelige døre, der er markeret som nødudgange ved landing på vand, skal kunne fastgøres i åben stilling, så de ikke forstyrrer de ombordværendes udgang under havbetingelser op til det maksimum, som kræves ved evaluering med henblik på landing på vand og flydeevne.
- f) Alle døre, vinduer og andre åbninger i kabineafdelingen, der er beregnet til brug som nødudgang under vand, skal være udformet, så de kan betjenes i en nødsituation.
- g) De ombordværende skal altid bære redningsvest, medmindre den faglige specialist eller det besætningsmedlem, til hvem redningsvesten er beregnet, bærer en integreret overlevelsedsdragt, der opfylder de kombinerede krav til overlevelsedsdragt og redningsvest.

SPO.IDE.H.202 Helikoptere certificeret til operation på vand — diverse udstyr

Helikoptere, der er certificeret til operation på vand, skal være udstyret med:

- a) et drivanker og andet udstyr, der er nødvendigt for at lette fortøjning, forankring eller manøvrering af helikopteren på vandet, og som er relevant for helikopterens størrelse, vægt og betjeningsegenskaber og
- b) udstyr til frembringelse af de lydsignaler, som foreskrives i de internationale søvejsregler, hvor dette er relevant.

SPO.IDE.H.203 Alle helikoptere, der flyver over vand — nødlanding på vand

Komplekse motordrevne helikoptere, der flyves over vand i et hostile miljø og i en afstand fra land, der svarer til mere end 10 minutters flyvetid ved normal marchfart, og andre helikoptere end komplekse motordrevne helikoptere, der flyves over vand i et hostile miljø ud over en afstand på 50 NM fra land, skal være:

- a) konstrueret til landing på vand i overensstemmelse med den relevante luftdygtighedsforskrift
- b) certificeret til landing på vand i overensstemmelse med den relevante luftdygtighedsforskrift eller
- c) udstyret med nødflydeudstyr.

SPO.IDE.H.205 Personligt beskyttelsesudstyr

Hver ombordværende skal bære personligt beskyttelsesudstyr, som egner sig til den slags operation, der gennemføres.

SPO.IDE.H.210 Hovedtelefon

Når et radiokommunikations- og/eller radionavigationssystem er påkrævet, skal helikoptere være udstyret med en hovedtelefon med boommikrofon eller tilsvarende og en sendeknap på rattet til hver krævet pilot, faglig specialist og/eller hvert krævet besætningsmedlem ved den pågældendes plads.

SPO.IDE.H.215 Radiokommunikationsudstyr

- a) Helikoptere, der udfører IFR-operationer eller flyver om natten, eller hvor det kræves i henhold til de gældende luftrumskrav, skal være udstyret med radiokommunikationsudstyr, som under normale radiosendeforhold skal kunne:
 - 1) udføre tovejskommunikation med henblik på flyvekontrol
 - 2) modtage meteorologiske oplysninger

- 3) udføre tovejskommunikation på et hvilket som helst tidspunkt under flyvningen med de luftfartsstationer og på de frekvenser, som den relevante myndighed foreskriver, og
 - 4) muliggøre kommunikation på den aeronautiske nødfrekvens 121,5 MHz.
- b) Hvis der er behov for flere end én kommunikationsenhed, skal de være uafhængige af hinanden, således at en fejl i én enhed ikke vil resultere i en fejl i en anden enhed.
- c) Hvor der er krav om et radiokommunikationssystem, og ud over det interne samtaleanlæg til flyvebesætningen, der kræves i henhold til SPO.IDE.H.135, skal helikoptere være udstyret med en sendeknap på rattet til hver krævet pilot og hvert krævet besætningsmedlem ved den pågældendes plads.

SPO.IDE.H.220 Navigationsudstyr

- a) Helikoptere skal være udstyret med navigationsudstyr, der sikrer, at de kan fortsætte i overensstemmelse med:
- 1) ATS-flyveplanen, hvis relevant, og
 - 2) de gældende luftrumskrav.
- b) Helikoptere skal være udstyret med tilstrækkeligt navigationsudstyr til at sikre, at det resterende udstyr i tilfælde af fejl i en del af udstyret i enhver fase af flyvningen kan tilvejebringe sikker navigation i overensstemmelse med litra a), eller at en passende nødhandling kan udføres sikkert.
- c) Helikoptere, der benyttes til flyvninger, hvor landing under IMC planlægges, skal være udstyret med passende udstyr, som kan tilvejebringe navigation til et punkt, hvorfra visuel landing kan udføres. Dette udstyr skal kunne tilvejebringe navigation for hver flyveplads, hvor landing under IMC planlægges, og for alle udpegede alternative flyvepladser.

SPO.IDE.H.225 Transponder

Hvor det kræves i det luftrum, der skal flyves i, skal helikoptere være udstyret med en sekundær overvågningsradar-transponder (SSR-transponder) med alle de krævede funktioner.

AFSNIT 3

Svævefly

SPO.IDE.S.100 Instrumenter og udstyr — generelt

- a) De instrumenter og det udstyr, der er påkrævet i henhold til denne subpart, skal være godkendt i overensstemmelse med de gældende luftdygtighedskrav, hvis de:
- 1) anvendes af flyvebesætningen til at kontrollere flyvevejen
 - 2) anvendes til opfyldelse af SPO.IDE.S.145
 - 3) anvendes til opfyldelse af SPO.IDE.S.150 eller
 - 4) er installeret i svæveflyet
- b) Det er ikke nødvendigt med en godkendelse af nedenstående instrumenter og udstyr, der kræves i henhold til denne subpart:
- 1) stavlygte

- 2) nøjagtig tidsmåler
 - 3) overlevelsesudstyr og signaludstyr.
- c) Instrumenter og udstyr, som ikke er påkrævet i henhold til denne subpart, samt andet udstyr, som ikke er påkrævet i andre gældende bilag, men som er med på en flyvning, skal opfylde følgende:
- 1) de oplysninger, som sådanne former for instrumenter, udstyr eller dele tilvejebringer, må ikke bruges af flyvebesætningen til at overholde bilag I til forordning (EF) nr. 216/2008, og
 - 2) instrumenterne og udstyret må ikke påvirke svæveflyets luftdygtighed, heller ikke i tilfælde af svigt eller funktionsfejl.
- d) Instrumenter og udstyr skal umiddelbart kunne betjenes eller være lettilgængeligt fra den plads, der er tildelt det flyvebesætningsmedlem, der skal bruge det.
- e) Alt påkrævet nødudstyr skal være lettilgængeligt til umiddelbar anvendelse.

SPO.IDE.S.105 Minimumsudstyr til flyvning

En flyvning må ikke påbegyndes, når et/en af svæveflyets instrumenter, udstyrsdele eller funktioner, der er påkrævet for den planlagte flyvning, er ude af drift eller mangler, medmindre:

- a) svæveflyet flyves i overensstemmelse med minimumsudstyrlisten (MEL), hvis en sådan er udarbejdet, eller
- b) svæveflyet skal have en flyvetilladelse udstedt i overensstemmelse med de gældende luftdygtighedskrav.

SPO.IDE.S.115 VFR-flyvninger — flyve- og navigationsinstrumenter

a) Svævefly, der udfører VFR-operationer om dagen, skal være udstyret med en anordning, som måler og viser følgende:

- 1) magnetisk kurs for så vidt det drejer sig om motordrevne svævefly
- 2) tiden i timer, minutter og sekunder
- 3) trykhøjde
- 4) flyvehastighed.

b) Svævefly, der opereres under forhold, hvor svæveflyet ikke kan fastholdes i en ønsket flyvestilling uden brug af et eller flere yderligere instrumenter, skal ud over det i litra a) nævnte være udstyret med en anordning, som måler og viser:

- 1) vertikal hastighed
- 2) flyvestilling eller drejning og krængning (turn and slip)
- 3) magnetisk kurs.

SPO.IDE.S.120 Skyflyvning — flyve- og navigationsinstrumenter

Svævefly, der udfører skyflyvning, skal være udstyret med en anordning, som måler og viser:

- a) magnetisk kurs

- b) tiden i timer, minutter og sekunder
- c) trykhøjde
- d) flyvehastighed
- e) vertikal hastighed og
- f) flyvestilling eller drejning og krængning (turn and slip).

SPO.IDE.S.125 Sæder og fastspændingsanordning

a) Svævefly skal være udstyret med:

- 1) et sæde til hver ombordværende og
- 2) et sikkerhedsbælte, der fastholder den siddende persons torso, til hvert sæde ifølge flyvehåndbogen (AFM).

b) Et sikkerhedsbælte, der fastholder den siddende persons torso, skal have ét enkelt udløsningspunkt.

SPO.IDE.S.130 Supplerende ilt

Svævefly, der flyves ved trykhøjder over 10 000 ft, skal være udstyret med et apparat til lagring og afgivelse af ilt, som medbringer tilstrækkelig indåndingsilt til at forsyne:

- a) besætningsmedlemmer i en periode på over 30 minutter, når trykhøjden er mellem 10 000 ft og 13 000 ft, og
- b) alle besætningsmedlemmer og faglige specialister i enhver periode, hvor trykhøjden er over 13 000 ft.

SPO.IDE.S.135 Flyvning over vand

Luftfartøjschefen på et svævefly, der flyver over vand, skal fastslå risikoen for, at de ombordværende på svæveflyet ikke overlever i tilfælde af en landing på vand, og på dette grundlag skal vedkommende træffe beslutning om medtagning af:

- a) en redningsvest eller tilsvarende individuel flydeanordning til hver ombordværende, som skal bæres eller være anbragt i en position, som er lettilgængelig fra den persons sæde, til hvem vesten eller flydeanordningen er beregnet
- b) en nødløsløsende (ELT) eller en sender til positionsbestemmelse af personer (PLB), der bæres af et besætningsmedlem eller en faglig specialist, og som kan sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz, og
- c) udstyr, som kan frembringe nødsignaler under en flyvning:
 - 1) over vand ud over glideafstand fra land, eller
 - 2) hvor start- eller indflyvningsbanen er placeret på en sådan måde over vand, at der i tilfælde af et uheld ville være sandsynlighed for nødlanding på vandet.

SPO.IDE.S.140 Overlevelsesudstyr

Svævefly, der opereres over områder, hvor eftersøgning og redning er specielt vanskelig, skal være udstyret med signalanordninger og redningsudstyr, der egner sig til det område, der skal overflyves.

SPO.IDE.S.145 Radiokommunikationsudstyr

- a) Hvis det kræves for det luftrum, der skal flyves i, skal svævefly være udstyret med radiokommunikationsudstyr, der kan bruges til tovejskommunikation med de luftfartsstationer eller de frekvenser, som kræves for at overholde luftrumskravene.
- b) Hvis radiokommunikationsudstyr kræves i henhold til litra a), skal det muliggøre kommunikation på den aeronautiske nødfrekvens 121,5 MHz.

SPO.IDE.S.150 Navigationsudstyr

Svævefly skal være udstyret med navigationsudstyr, som er nødvendigt for at flyve i overensstemmelse med:

- a) ATS-flyveplanen, hvis relevant, og
- b) de gældende luftrumskrav.

SPO.IDE.S.155 Transponder

Når det kræves i det luftrum, der skal flyves i, skal svævefly være udstyret med en sekundær overvågningsradartransponder (SSR-transponder) med alle de krævede funktioner.

AFSNIT 4

Balloner**SPO.IDE.B.100 Instrumenter og udstyr — generelt**

- a) De instrumenter og det udstyr, der er påkrævet i henhold til denne subpart, skal være godkendt i overensstemmelse med de gældende luftdygtighedskrav, hvis de:
 - 1) anvendes af flyvebesætningen til at bestemme flyvevejen
 - 2) anvendes til opfyldelse af SPO.IDE.S.145 eller
 - 3) er installeret i ballonen.
- b) Det er ikke nødvendigt med en godkendelse af nedenstående instrumenter og udstyr, der kræves i henhold til denne subpart:
 - 1) stavlygte
 - 2) en nøjagtig tidsmåler
 - 3) førstehjælpkasse
 - 4) overlevelsesudstyr og signaludstyr.
- c) Instrumenter og udstyr, som ikke er påkrævet i henhold til denne subpart, samt andet udstyr, som ikke er påkrævet i andre gældende bilag, men som er med på en flyvning, skal opfylde følgende:
 - 1) de oplysninger, som sådanne former for instrumenter, udstyr eller dele tilvejebringer, må ikke bruges af flyvebesætningen til at overholde bilag I til forordning (EF) nr. 216/2008, og
 - 2) instrumenterne og udstyret må ikke påvirke ballonens luftdygtighed, heller ikke i tilfælde af svigt eller funktionsfejl.

- d) Instrumenter og udstyr skal umiddelbart kunne betjenes eller være lettilgængeligt fra den plads, som det flyvebesætningsmedlem, der skal bruge det, har fået tildelt.
- e) Alt påkrævet nødudstyr skal være lettilgængeligt til umiddelbar anvendelse.

SPO.IDE.B.105 Minimumsudstyr til flyvning

En flyvning må ikke påbegyndes, når et/en af ballonens instrumenter, udstyrsdele eller funktioner, der er påkrævet for den planlagte flyvning, er ude af drift, medmindre:

- a) ballonen flyves i overensstemmelse med minimumsudstyrlisten (MEL), hvis en sådan er udarbejdet, eller
- b) ballonen skal have en flyvetilladelse udstedt i overensstemmelse med de gældende luftdygtighedskrav.

SPO.IDE.B.110 Operationslys

Balloner, der flyves om natten, skal være udrustet med:

- a) antikollisionslys
- b) en anordning, som sikrer tilstrækkelig belysning af alle instrumenter og alt udstyr, der er vigtigt for en sikker operation af ballonen
- c) en stavlygte.

SPO.IDE.B.115 VFR-flyvninger — flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr

Balloner, der udfører VFR-operationer om dagen, skal være udstyret med følgende:

- a) en anordning, der kan vise, i hvilken retning ballonen driver, og
- b) en anordning, som måler og viser:
 - 1) tiden i timer, minutter og sekunder
 - 2) vertikal hastighed, hvis det kræves i flyvehåndbogen og
 - 3) trykhøjde, hvis det kræves i flyvehåndbogen, hvis luftrumskravene forudsætter det, eller hvis der er behov for at styre højden af hensyn til iltforbruget.

SPO.IDE.B.120 Førstehjælpkasse

- a) Balloner skal være udstyret med en førstehjælpkasse.
- b) Førstehjælpkassen skal være:
 - 1) lettilgængelig og
 - 2) ajourført.

SPO.IDE.B.121 Supplerende ilt

Balloner, der flyves ved trykhøjder over 10 000 ft, skal være udstyret med et apparat til lagring og afgivelse af ilt, som medbringer tilstrækkelig indåndingsilt til at forsyne:

- a) besætningsmedlemmer i en periode på over 30 minutter, når trykhøjden er mellem 10 000 ft og 13 000 ft, og

b) alle besætningsmedlemmer og faglige specialister i enhver periode, hvor trykhøjden er over 13 000 ft.

SPO.IDE.B.125 Manuelle ildslukkere

Varmluftballoner skal være udstyret med mindst én manuel ildslukker, hvis dette kræves i henhold til de gældende certificeringsspecifikationer.

SPO.IDE.B.130 Flyvning over vand

Luftfartøjschefen for en ballon, der flyver over vand, skal fastslå risikoen for, at de ombordværende i ballonen ikke overlever i tilfælde af en landing på vand, og på dette grundlag skal vedkommende træffe beslutning om medtagning af:

- a) en redningsvest for hver ombordværende, der skal bæres eller være anbragt i en position, som er lettilgængelig fra den persons plads, til hvem vesten er beregnet
- b) en nødlokaliseringssender (ELT) eller en sender til positionsbestemmelse af personer (PLB), der bæres af et besætningsmedlem eller en faglig specialist, og som kan sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz, og
- c) udstyr, som kan frembringe nødsignaler

SPO.IDE.B.135 Overlevelsesudstyr

Balloner, der flyver over områder, hvor eftersøgning og redning er specielt vanskelig, skal være udstyret med signalanordninger og redningsudstyr, som egner sig til det område, der skal overflyves.

SPO.IDE.B.140 Diverse udstyr

Balloner skal være udstyret med beskyttelseshandsker til hvert besætningsmedlem.

a) Varmluftballoner skal være udstyret med:

- 1) en alternativ antændingskilde
- 2) en anordning, der måler og angiver brændstofmængden
- 3) et brandtæppe eller et flammesikret dække og
- 4) en dropline på mindst 25 m.

b) Gasballoner skal være udstyret med:

- 1) en kniv og
- 2) en dropline på mindst 20 m fremstillet af naturlige fibre eller af et elektrostatisk ledende materiale.

SPO.IDE.B.215 Radiokommunikationsudstyr

a) Hvis det kræves for det luftrum, der skal flyves i, skal balloner være udstyret med radiokommunikationsudstyr, der kan bruges til tovejskommunikation med de luftfartsstationer eller de frekvenser, som kræves for at overholde luftrumskravene.

- b) Hvis radiokommunikationsudstyr kræves i henhold til litra a), skal det muliggøre kommunikation på den aeronautiske nødfrekvens 121,5 MHz.

SPO.IDE.B.150 Transponder

Når det kræves i det luftrum, der skal flyves i, skal balloner være udstyret med en sekundær overvågningsradartransponder (SSR-transponder) med alle de krævede funktioner.

SUBPART E

SPECIFIKKE KRAV

AFSNIT 1

Operationer med udvendig last fra helikopter med løftestrop (HESLO)

SPO.SPEC.HESLO.100 Standardprocedurer

I standardprocedurerne for HESLO skal angives:

- a) det udstyr, der skal medbringes, herunder operationelle begrænsninger og relevante dele på minimumsudstyslisten, hvis relevant
- b) krav til besætningens sammensætning og besætningsmedlemmernes og de faglige specialisters erfaring
- c) relevant uddannelse af besætningsmedlemmer og faglige specialister, så de kan udføre deres opgaver, samt kvalificering og udpegning af de personer, som skal give besætningsmedlemmerne og de faglige specialister denne uddannelse
- d) besætningsmedlemmernes og de faglige specialisters ansvar og opgaver
- e) nødvendige funktionskriterier, der skal opfyldes for at gennemføre HESLO-operationer
- f) procedurer under normale forhold, unormale forhold og i nødsituationer.

SPO.SPEC.HESLO.105 Særligt HESLO-udstyr

Helikopteren skal være udstyret med mindst:

- a) et sikkerhedsspejl eller en alternativ anordning, der gør det muligt at se krogen(e)/lasten, og
- b) en lastmåler, medmindre der findes en anden metode til at fastslå lastens vægt.

SPO.SPEC.HESLO.110 Transport af farligt gods

Operatører, som transporterer farligt gods til eller fra ubemandede steder eller fjerntliggende områder, skal hos den kompetente myndighed ansøge om en dispensation fra bestemmelserne i de tekniske instruktioner, hvis de agter ikke at efterleve kravene i disse instruktioner.

AFSNIT 2

HEC-operationer (Human external cargo)

SPO.SPEC.HEC.100 Standardprocedurer

I standardprocedurerne for HEC skal angives:

- a) det udstyr, der skal medbringes, herunder operationelle begrænsninger og relevante dele på minimumsudstyslisten, hvis relevant
- b) krav til besætningens sammensætning og besætningsmedlemmernes og de faglige specialisters erfaring

- c) relevant uddannelse af besætningsmedlemmer og faglige specialister, så de kan udføre deres opgaver, samt kvalificering og udpegning af de personer, som skal give besætningsmedlemmerne og de faglige specialister denne uddannelse
- d) besætningsmedlemmernes og de faglige specialisters ansvar og opgaver
- e) nødvendige funktionskriterier, der skal opfyldes for at gennemføre HEC-operationer
- f) procedurer under normale forhold, unormale forhold og i nødsituationer.

SPO.SPEC.HEC.105 Særligt HEC-udstyr

- a) Helikopteren skal være udstyret med:
 - 1) udstyr til hejseoperationer eller lastkrog
 - 2) et sikkerhedsspejl eller en alternativ anordning, der gør det muligt at se krogen, og
 - 3) en lastmåler, medmindre der findes en anden metode til at fastslå lastens vægt.
- b) Ved installation af alt hejse- og lastkrogsudstyr samt ved efterfølgende ændringer heraf skal der forefindes en luftdygtighedsgodkendelse af relevans for den tilsigtede funktion.

AFSNIT 3

Faldskærmsoperationer (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Standardprocedurer

I standardprocedurerne for PAR skal angives:

- a) det udstyr, der skal medbringes, herunder operationelle begrænsninger og relevante dele på minimumsudsstyrlisten, hvis relevant
- b) krav til besætningens sammensætning og besætningsmedlemmernes og de faglige specialisters erfaring
- c) relevant uddannelse af besætningsmedlemmer og faglige specialister, så de kan udføre deres opgaver, samt kvalificering og udpegning af de personer, som skal give besætningsmedlemmerne og de faglige specialister denne uddannelse
- d) besætningsmedlemmernes og de faglige specialisters ansvar og opgaver
- e) nødvendige funktionskriterier, der skal opfyldes for at gennemføre faldskærmsoperationer
- f) procedurer under normale forhold, unormale forhold og i nødsituationer.

SPO.SPEC.PAR.105 Befordring af besætningsmedlemmer og faglige specialister

Kravene vedrørende faglige specialisters ansvar ifølge SPO.GEN.106, litra c), gælder ikke for faglige specialister, der foretager faldskærmsudspring.

SPO.SPEC.PAR.110 Sæder

Uanset SPO.IDE.A.140, litra a), nr. 1, og SPO.IDE.H.160, litra a), nr. 1), kan luftfartøjets gulv bruges som siddeplads, forudsat at der er en anordning, som den faglige specialist kan holde eller spænde sig fast i.

SPO.SPEC.PAR.115 Supplerende ilt

Uanset SPO.OP.195, litra a), gælder kravet om at anvende supplerende ilt ikke for andre besætningsmedlemmer end luftfartøjschefen og ej heller for faglige specialister, der udfører opgaver af afgørende betydning for specialopgaven, når kabinetrykhøjden:

- a) overstiger 13 000 ft i en periode på ikke mere end 6 minutter
- b) overstiger 15 000 ft i en periode på ikke mere end 3 minutter.

SPO.IDE.PAR.120 Flyvning over vand

Ved befordring af mere end 6 personer skal luftfartøjschefen for en ballon, der flyver over vand, fastslå risikoen for, at de ombordværende i ballonen ikke overlever i tilfælde af en landing på vand, og på dette grundlag skal vedkommende træffe beslutning om medtagning af en nødlokaliseringssender (ELT), som kan sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz.

SPO.SPEC.PAR.125 Udslip af farligt gods

Uanset SPO.GEN.155 må faldskærmsudspringere forlade luftfartøjet med det formål at foretage faldskærmsopvisning over tæt bebyggede by- eller boligområder eller over udendørs forsamlinger af personer og samtidig medbringe røgudviklende udstyr, forudsat at det er fremstillet til dette formål.

AFSNIT 4

Kunstflyvning (ABF)**SPO.SPEC.ABF.100 Standardprocedurer**

I standardprocedurerne for ABF skal angives:

- a) det udstyr, der skal medbringes, herunder operationelle begrænsninger og relevante dele på minimumsudstyrlisten, hvis relevant
- b) krav til besætningens sammensætning og besætningsmedlemmernes og de faglige specialisters erfaring
- c) relevant uddannelse af besætningsmedlemmer og faglige specialister, så de kan udføre deres opgaver, samt kvalificering og udpegning af de personer, som skal give besætningsmedlemmerne og de faglige specialister denne uddannelse
- d) besætningsmedlemmernes og de faglige specialisters ansvar og opgaver
- e) nødvendige funktionskriterier, der skal opfyldes for at gennemføre kunstflyvning
- f) procedurer under normale forhold, unormale forhold og i nødsituationer.

SPO.SPEC.ABF.105 Dokumenter, håndbøger og oplysninger, som skal forefindes om bord

Følgende dokumenter, som er anført i SPO.GEN.140, litra a), kræves ikke medbragt under kunstflyvning:

- a) indholdet af den indleverede ATS-flyveplan, hvis relevant
- b) aktuelle og passende luftfartskort for den rute eller det område, der beflyves ifølge planen, og alle ruter, som flyvningen med rimelighed kan forventes omdirigeret til
- c) oplysninger om procedurer og visuelle signaler, som bruges af luftfartøjer, der intercepter eller interceptes, og
- d) oplysninger om eftersøgnings- og redningstjenester for området for den planlagte flyvning.

SPO.SPEC.ABF.115 Udstyr

Følgende krav til udstyr gælder ikke nødvendigvis for kunstflyvninger:

- a) førstehjælpkasse som fastsat i SPO.IDE.A.165 og SPO.IDE.H.165
 - b) manuelle ildslukkere som fastsat i SPO.IDE.A.180 og SPO.IDE.H.180 og
 - c) nødløkaliseringsendere eller sendere til positionsbestemmelse af personer som fastlagt i SPO.IDE.A.190 og SPO.IDE.H.190.«
-

ISSN 1977-0634 (elektronisk udgave)
ISSN 1725-2520 (papirudgave)



Den Europæiske Unions Publikationskontor
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

DA