



2024/1111

23.5.2024

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2024/1111

af 10. april 2024

om ændring af forordning (EU) nr. 1178/2011, gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012, forordning (EU) nr. 965/2012 og gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 for så vidt angår fastsættelse af krav til operation af bemandede luftfartøjer med kapacitet til lodret start og landing

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 ⁽¹⁾, særlig artikel 23, stk. 1, artikel 31, stk. 1, og artikel 44, stk. 1, litra a), og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Nye luftmobilitetskoncepter, som er baseret på innovative teknologier, såsom bemandede luftfartøjer med kapacitet til lodret start og landing, er dukket op i de seneste år og har i dag forskellige modenhedsniveauer. Med teknologiske fremskridt og skiftende transportbehov kan der i de kommende år opstå mere innovative koncepter.
- (2) Operationer med innovative luftfartøjskonstruktioner udgør unikke sikkerhedsmæssige udfordringer på grund af deres evne til at foretage lodret start og landing og til at operere i tæt trafikerede bymiljøer. Et særligt, omfattende regelsæt bør sikre, at sådanne operationer udføres sikkert, og at risikoen for passagerer, besætning og offentligheden minimeres.
- (3) Bemandede luftfartøjer med kapacitet til lodret start og landing er en ny fremspirende teknologi, og der er behov for at fastlægge klare procedurer for certificering og godkendelse af deres drift for at sikre, at de opfylder sikkerheds- og præstationsstandarderne. En særlig, omfattende lovramme bør tilvejebringe en klar og gennemsigtig proces for så vidt angår certificerings- og godkendelsesaspekter af operationer med sådanne luftfartøjer, der giver operatørerne den nødvendige sikkerhed og letter udviklingen og markedsføringen af disse luftfartøjer.
- (4) Både erhvervsmæssige og ikke-erhvervsmæssige operationer med luftfartøjer med kapacitet til lodret start og landing indebærer sikkerhedsrisici, som skal afbødes behørigt for at garantere sikkerheden for passagerer og besætning i luften og for personer på jorden. Certificering af operatører af disse luftfartøjer er derfor en foranstaltning, der kan bidrage til at afbøde kendte og potentielle sikkerhedsrisici som følge af driften af disse nye teknologier og opbygge en passende sikkerhedskultur.
- (5) Da operationer med bemandede luftfartøjer med kapacitet til lodret start og landing bliver mere almindelige, er der behov for at sikre, at de integreres sikkert og effektivt i det eksisterende luftrumssystem. Der bør derfor fastsættes klare regler og procedurer for integration af sådanne operationer i luftrummet, hvilket vil bidrage til at minimere risikoen for kollision og andre sikkerhedshændelser.

⁽¹⁾ EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

- (6) Med henblik på fremtidig integration af bemandede luftfartøjer med kapacitet til lodret start og landing i medlemsstaternes transportsystemer er det hensigtsmæssigt at anvende de samme lovgivningsmæssige rammer, der i dag gælder operationer med flyvemaskiner og helikoptere, med de nødvendige ændringer i lyset af de nye principper for luftmobilitet for operationer med bemandede luftfartøjer med kapacitet til lodret start og landing, ydeevne og operationelle begrænsninger samt specifikke risici. Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 ⁽²⁾, Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 ⁽³⁾, Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ⁽⁴⁾ og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 ⁽⁵⁾ bør derfor ændres.
- (7) For at sikre, at der er tilstrækkeligt kvalificerede piloter til rådighed i den indledende fase af operationer med luftfartøjer med kapacitet til lodret start og landing bør især indehavere af erhvervsmæssige pilotcertifikater til flyvemaskiner eller helikoptere have mulighed for at tilføje en typerettighed til bemandede luftfartøjer med kapacitet til lodret start og landing, herunder beføjelser til at operere det pågældende luftfartøj i henhold til instrumentflyvereglerne, hvor det er nødvendigt. Hvis sådanne piloter også har instruktør- eller eksaminatorbeviser for flyvemaskiner eller helikoptere, bør de have mulighed for at opnå yderligere instruktør- eller eksaminatorbeføjelser for dette luftfartøj. Forordning (EU) nr. 1178/2011 bør derfor ændres.
- (8) Gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 bør også ændres for at sikre en sikker, velordnet og effektiv lufttrafikstyring for bemandede luftfartøjer med kapacitet til lodret start og landing og undgå kollisioner midt i luften.
- (9) Desuden bør forordning (EU) nr. 965/2012 ændres i overensstemmelse hermed for bl.a. at fastsætte et nyt bilag med detaljerede krav til operationer med bemandede luftfartøjer med kapacitet til lodret start og landing. Bilag I til forordning (EU) nr. 965/2012 bør ændres for at medtage en ny luftfartøjskategori, samtidig med at de eksisterende definitioner præciseres. Bilag II og III bør ændres for at udvide anvendelsesområdet for de eksisterende certificeringskrav for erhvervsmæssig lufttransport, og bilag V bør indeholde nye bestemmelser, der muliggør ambulance-tjenester og redningsoperationer med bemandede luftfartøjer med kapacitet til lodret start og landing.
- (10) Desuden bør transport af farligt gods ad luftvejen foregå i overensstemmelse med internationale standarder og anbefalet praksis i bilag 18 til Chicagokonventionen og de gældende tekniske instruktioner. Kravene til operation af bemandede luftfartøjer med kapacitet til lodret start og landing bør tage hensyn til den seneste teknologiske udvikling inden for konstruktion og operation af luftfartøjer samt bedste internationale praksis og standarder. Forordning (EU) nr. 965/2012 bør derfor ændres.
- (11) For at give interessenterne tilstrækkelig tid til at sikre overholdelse af det nye regelsæt bør denne forordning finde anvendelse fra den 1. maj 2025.

⁽²⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 af 3. november 2011 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 311 af 25.11.2011, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj>).

⁽³⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 af 26. september 2012 om fælles regler for luftrummet og operationelle bestemmelser vedrørende luftfartstjenester og -procedurer og om ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 1035/2011 og forordning (EF) nr. 1265/2007, (EF) nr. 1794/2006, (EF) nr. 730/2006, (EF) nr. 1033/2006 og (EU) nr. 255/2010 (EUT L 281 af 13.10.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2012/923/oj).

⁽⁴⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

⁽⁵⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 af 1. marts 2017 om fastsættelse af fælles krav til udøvere af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester og andre lufttrafikstyringsnetfunktioner og tilsynet med disse udøvere, om ophævelse af forordning (EF) nr. 482/2008, gennemførelsesforordning (EU) nr. 1034/2011 og (EU) nr. 1035/2011 samt forordning (EU) 2016/1377 og om ændring af forordning (EU) nr. 677/2011 (EUT L 62 af 8.3.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/373/oj).

- (12) Kravene til operation af bemandede luftfartøjer med kapacitet til lodret start og landing er blevet udarbejdet i samråd med relevante interessenter, herunder luftfartøjsproducenter, operatører og tilsynsorganer, for at sikre, at de er hensigtsmæssige og effektive.
- (13) Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur udarbejdede et udkast til gennemførelsesbestemmelser og indsendte denne med udtalelse nr. 03/2023 ⁽⁶⁾ i overensstemmelse med artikel 75, stk. 2, litra b) og c), og artikel 76, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1139.
- (14) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat ved artikel 127, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1139 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Ændringer af forordning (EU) nr. 1178/2011

I forordning (EU) nr. 1178/2011 foretages følgende ændringer:

- 1) I artikel 2 indsættes følgende numre:
 - »8a) »rotorfly«: et motordrevet luftfartøj, der er tungere end luft, og som under flyvning hovedsagelig er afhængig af den opdrift, der skabes af op til to rotorer
 - 8b) »luftfartøj med kapacitet til lodret start og landing (VTOL) (VCA)«: et motordrevet luftfartøj, der er tungere end luft, andet end en flyvemaskine eller et rotorluftfartøj, som er i stand til at foretage lodret start og landing ved hjælp af opdrifts- og fremdriftsenheder, som bruges til at opnå opdrift ved start og landing«.
- 2) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 4f

Typerettigheder til VCA'er

1. Ansøgere, der er indehavere af et erhvervsmæssigt pilotcertifikat til flyvemaskiner (CPL(A)) eller helikoptere (CPL(H)) i overensstemmelse med bilag I (del-FCL), har ret til at få udstedt en typerettighed til en VCA og udøve de dertil knyttede beføjelser, forudsat at alle følgende betingelser er opfyldt:

- a) de forudsætninger, der er specificeret i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I (del 21) til forordning (EU) nr. 748/2012
- b) subpart H, afsnit 1, i bilag I (del-FCL) og bestemmelserne i denne artikel.

2. Teoriprøven skal være skriftlig, og antallet af multiple choice-spørgsmål skal afhænge af luftfartøjets kompleksitet.

3. Typerettighedstræning, praktiske prøver og duelighedscheck for luftfartøjer, der er specificeret i stk. 1, skal:

- a) opfylde følgende krav i tillæg 9 til bilag I (del-FCL):
 - i) Afdeling A
 - ii) Afdeling B, C eller D som fastsat og ellers specificeret i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I (del 21) til forordning (EU) nr. 748/2012 og
- b) på de betingelser og i det omfang, der er specificeret i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I (del 21) til forordning (EU) nr. 748/2012, omfatte yderligere træning og test for at gøre det muligt for ansøgere at opnå kompetence til at operere den relevante VCA.

⁽⁶⁾ Udtalelse nr. 03/2023 »Introduction of a regulatory framework for the operation of drones — Enabling innovative air mobility with MVCA, the initial airworthiness of UAS subject to certification, and the continuing airworthiness of those UAS operated in the »specific' category«, EASA (udtalelse nr. 03/2023).

4. Uanset ovenstående afsnit skal ansøgere, der er indehavere af et CPL(A) eller et CPL(H), og som har deltaget i prøveflyvninger for en bestemt type VCA, få udstedt en typerettighed til det pågældende luftfartøj, forudsat at alle følgende betingelser er opfyldt:

- a) de opfylder flyvebetingelserne for at fungere som prøvepilot i den relevante VCA-type, jf. bilag I, (del 21) i forordning (EU) nr. 748/2012
- b) de har fuldført enten 50 timers samlet flyvetid eller 10 timers flyvetid som luftfartøjschef på prøveflyvninger i den relevante VCA-type
- c) de opfylder de betingelser i stk. 1, litra a), nævnte betingelser.

5. Gyldighedsperioden for typerettigheder udstedt i henhold til denne artikel er 1 år. Indehavere skal gøre følgende:

- a) for at forlænge typerettigheden:
 - i) inden for rettighedens gyldighedsperiode fuldføre mindst to timers flyvetid som pilot af den relevante VCA-type
 - ii) inden for de tre måneder, der går umiddelbart forud for rettighedens udløbsdato, og i den relevante VCA-type eller en FSTD, der repræsenterer det pågældende luftfartøj, bestå en duelighedsprøve i overensstemmelse med stk. 3, hvis varighed kan medregnes i den flyvetid, der er angivet i litra a), nr. i). Hvis ansøgerne vælger at bestå duelighedsprøven tidligere end inden for disse tre måneder, begynder den nye gyldighedsperiode fra datoen for duelighedsprøven
- b) for at forny typerettigheden overholde punkt FCL.740, litra b), i bilag I (del-FCL).

6. Indehavere af et certifikat og en typerettighed som omhandlet i stk. 1 har ret til at operere den relevante VCA i henhold til instrumentflyvereglerne, forudsat at alle følgende betingelser er opfyldt:

- a) de har en IR(A) eller en IR(H), alt efter hvad der er relevant
- b) de har på den relevante VCA-type fuldført den praktiske prøve eller duelighedsprøven, alt efter hvad der er relevant, i overensstemmelse med stk. 3, herunder det indhold, der er relevant for instrumentflyvning.

7. Uanset punkt FCL.900, litra b), i bilag I (del-FCL) skal ansøgere, der er indehavere af et instruktørbevis i overensstemmelse med bilag I (del-FCL) med beføjelser til at udøve træning i forbindelse med typerettigheder til flyvemaskiner eller helikoptere, tildeles beføjelser til at udøve træning i de typerettigheder, der er angivet i stk. 1, forudsat at de:

- a) har en typerettighed i henhold til stk. 1 for den relevante VCA-type
- b) medmindre andet er angivet i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I (del 21) til forordning (EU) nr. 748/2012, inden for de sidste 12 måneder forud for ansøgningen have fuldført mindst 30 rutesektorer, herunder starter og landinger, som luftfartøjschef i den relevante VCA-type, hvoraf 15 rutesektorer kan fuldføres i en FSTD, der repræsenterer den pågældende VCA-type
- c) hos en ATO have fuldført teoretisk og praktisk træning med henblik på udvidelse af instruktørbeføjelser til den pågældende VCA-type, herunder obligatoriske træningselementer som angivet i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I (del 21) til forordning (EU) nr. 748/2012
- d) bestå de relevante afsnit af kompetencebedømmelsen i overensstemmelse med punkt FCL.935 i bilag I (del-FCL).

Uanset litra b), c) og d) skal ansøgere, der er indehavere af et TRI(A)-bevis eller et TRI(H)-bevis, og som har fået udstedt en typerettighed til en VCA i overensstemmelse med stk. 4, opnå en udvidelse af deres TRI-beføjelser til at omfatte den pågældende VCA-type.

8. Indehavere af instruktørbeføjelser som omhandlet i stk. 7 skal, alt efter hvad der er relevant, modtage forlængelse eller fornyelse af disse beføjelser, når de opfylder de relevante krav til forlængelse eller fornyelse i subpart J i bilag I (del-FCL), alt efter hvad der er relevant for det instruktørbevis, der indehaves, og derudover gøre et af følgende:

- a) hos en ATO fuldføre genopfriskningstræning for instruktører, der fokuserer på rettighederne i henhold til stk. 7
- b) bestå de relevante afsnit af kompetencebedømmelsen i overensstemmelse med punkt FCL.935 i bilag I (del-FCL) i den relevante type VCA, der er angivet i stk. 1, eller en FSTD, der repræsenterer den pågældende type.

9. Uanset punkt FCL.1000, litra b), i bilag I (del-FCL) skal ansøgere, der er indehavere af et eksaminatorbevis i overensstemmelse med bilag I (del-FCL) med beføjelser til at fungere som eksaminator for typerettigheder til flyvemaskiner eller helikoptere, tildeles beføjelser til at gennemføre praktiske prøver og duelighedschecks for en VCA-type som angivet i stk. 1, forudsat at de har instruktørbeføjelser i henhold til stk. 7 for den relevante VCA-type og opfylder alle følgende krav for den relevante VCA-type eller en FSTD, der repræsenterer den pågældende type:

- a) fuldstændig eksaminatorstandardisering i overensstemmelse med punkt FCL.1015 i bilag I (del-FCL), herunder gennemførelse af mindst én praktisk prøve eller duelighedsprøve
- b) bestå de relevante afsnit af kompetencebedømmelsen i overensstemmelse med punkt FCL.1020 i bilag I (del-FCL).

10. Indehavere af eksaminatorbeføjelser som omhandlet i stk. 9 skal, alt efter hvad der er relevant, modtage forlængelse eller fornyelse af disse beføjelser, når de overholder de relevante dele af punkt FCL.1025 i bilag I (del-FCL) og derudover gør en af følgende:

- a) gennemføre et genopfriskningskursus for eksaminatorer i overensstemmelse med punkt FCL.1025, litra b), nr. 2), i bilag I (del-FCL), der fokuserer på beføjelserne i henhold til stk. 9
- b) bestå de relevante afsnit af kompetencebedømmelsen i overensstemmelse med punkt FCL.1020 i bilag I (del-FCL) i den relevante VCA-type eller en FSTD, der repræsenterer den pågældende type.«

- 3) Bilag I (del-FCL) ændres i overensstemmelse med bilag I til nærværende forordning.

Artikel 2

Ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012

I gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 foretages følgende ændringer:

- 1) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

- a) Nr. 85) affattes således:

»85) »rotorfly«: et motordrevet luftfartøj, der er tungere end luft, og som under flyvning hovedsagelig er afhængig af den opdrift, der skabes af op til to rotorere«.

- b) Følgende numre indsættes:

»85a) »helikopter«: et rotorfly, som under flyvning hovedsagelig bæres oppe ved luftens reaktioner på op til to kraftdrevne rotorere på i det væsentlige lodrette akser

85b) »luftfartøj med kapacitet til lodret start og landing (VTOL) (VCA)«: et motordrevet luftfartøj, der er tungere end luft, andet end en flyvemaskine eller et rotorluftfartøj, som er i stand til at foretage lodret start og landing ved hjælp af opdrifts- og fremdriftsenheder, som bruges til at opnå opdrift ved start og landing«.

- c) Følgende nummer indsættes:

»94a) »mindste brændstofmængde«: udtryk, der benyttes til at beskrive en situation, hvori et luftfartøjs brændstof-/energiebeholdning har nået et niveau, som medfører, at flyvningen er nødsaget til at lande på en nærmere bestemt flyveplads, og hvor ingen yderligere forsinkelse kan accepteres«.

- 2) Bilaget ændres som anført i bilag II til denne forordning.

Artikel 3

Ændringer af forordning (EU) nr. 965/2012

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

1) I artikel 1 indsættes følgende som stk. 1a:

»1a. Ved denne forordning fastsættes detaljerede regler for innovative luftmobilitetsoperationer, som foretages i overensstemmelse med visuelflyverreglerne om dagen og med overfladen i synsvidde med bemandede luftfartøjer med kapacitet til lodret start og landing som omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra b), nr. i) og ii), i forordning (EU) 2018/1139.«

2) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) Nr. 1a) affattes således:

»1a) »rotorfly«: et motordrevet luftfartøj, der er tungere end luft, og som under flyvning hovedsagelig er afhængig af den opdrift, der skabes af op til to rotorere«.

b) Følgende nummer indsættes:

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

c) Følgende numre indsættes:

»12) »innovative luftmobilitetsoperationer (IAM-operationer)«: enhver operation med et luftfartøj med kapacitet til lodret start og landing (VTOL) i overbelastede og ikke-overbelastede områder

13) »luftfartøjer med kapacitet til lodret start og landing (VTOL) (VCA)«: et andet motordrevet luftfartøj, der er tungere end luft, end en flyvemaskine eller et rotorluftfartøj, som er i stand til at foretage lodret start og landing ved hjælp af opdrifts- og fremdriftsenheder, som bruges til at opnå opdrift ved start og landing

14) »VEMS-flyvning«: en flyvning med en VCA, der opererer i henhold til en VEMS-godkendelse, hvor øjeblikkelig og hurtig transport er afgørende og har til formål enten at:

a) lette akut lægehjælp ved at medbringe en eller flere af følgende:

i) lægepersonale

ii) lægemidler og medicinsk udstyr (udstyr, blod, organer og lægemidler)

iii) syge eller kvæstede personer og andre direkte berørte personer

eller

b) udføre enhver operation, hvor en person er i overhængende eller forventet sundhedsfare på grund af miljøet, og enten:

i) har behov for at blive reddet eller for forsyninger eller

ii) der er behov for at transportere personer, dyr eller udstyr til/fra VEMS-driftsstedet.«

3) I artikel 5 foretages følgende ændringer:

a) Følgende stykke indsættes:

»1b. Operatører må kun operere VCA'er i forbindelse med IAM-operationer, jf. bilag III og IX til denne forordning.«

b) I stk. 2 tilføjes følgende litra:

»h) VCA, der anvendes til:

i) transport af farligt gods

ii) VEMS.«

c) I stk. 5 tilføjes følgende litra:

»c) VCA i overensstemmelse med kravene i bilag IX.«

- d) I stk. 5 tilføjes følgende andet afsnit:
- »For så vidt angår første afsnit, litra a), b) og c), skal uddannelsesorganisationerne opfylde kravene i bilag VII (del-ORA) til forordning (EU) nr. 1178/2011 i stedet for bilag III (del-ORO) til nærværende forordning. Uddannelse i brug af VCA'er må kun tilbydes af godkendte uddannelsesorganisationer.«
- 4) I artikel 8 foretages følgende ændringer:
- a) Stk. 1 affattes således:
- »1. Erhvervsmæssige operationer med flyvemaskiner og helikoptere er omfattet af kravene i subpart FTL i bilag III.«
- b) Følgende stykke tilføjes:
- »5. En IAM-operatør skal for så vidt angår flyvetidsbegrænsninger opfylde kravene i den nationale lovgivning i den medlemsstat, hvor operatøren har sit hovedforretningssted, eller, hvis operatøren ikke har noget hovedforretningssted, det sted, hvor operatøren er etableret eller har bopæl.«
- 5) Bilag I til forordning (EU) nr. 965/2012 ændres som angivet i bilag III til nærværende forordning.
- 6) Bilag II til forordning (EU) nr. 965/2012 ændres som angivet i bilag IV til nærværende forordning.
- 7) Bilag III til forordning (EU) nr. 965/2012 ændres som angivet i bilag V til nærværende forordning.
- 8) Bilag V til forordning (EU) nr. 965/2012 ændres som anført i bilag VI til nærværende forordning.
- 9) Bilag IX til forordning (EU) nr. 965/2012 ændres som angivet i bilag VII til nærværende forordning.

Artikel 4

Ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2017/373

I punkt ATS.TR.305 i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 indsættes følgende som nr. 7a) under litra a):

»(7a) oplysninger om ubemandede luftfartøjer«.

Artikel 5

Ikrafttræden og anvendelse

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

Den finder anvendelse fra den 1. maj 2025.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 10. april 2024.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG I

I bilag I til forordning (EU) nr. 1178/2011 foretages følgende ændringer:

1) I punkt FCL.010 foretages følgende ændringer:

a) I definitionen af »flyvetid« affattes tredje afsnit om »luftskibe« således:

»for luftskibe er flyvetid den samlede tid fra det øjeblik, et luftskib frigøres fra masten for at starte, til det øjeblik, det er i ro efter afsluttet flyvning og er fastgjort til masten«.

b) I definitionen af »flyvetid« tilføjes fjerde afsnit om »luftfartøj med VTOL-kapacitet« som følger:

»for luftfartøjer med VTOL-kapacitet (VCA) den samlede tid mellem det tidspunkt, hvor opdrifts- og fremdriftsenhederne tændes, og det tidspunkt, hvor luftfartøjet er i ro ved flyvningens afslutning, og opdrifts- og fremdriftsenhederne er slukket«.

c) Definitionen af »helikopter« affattes således:

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

2) I punkt FCL.060 affattes indledningen i litra b) således:

»b) Flyvemaskiner, helikoptere, VTOL-luftfartøjer, luftskibe og luftfartøjer med VTOL-kapacitet (VCA).

En pilot må ikke føre et luftfartøj i erhvervmæssig lufttransport eller til befordring af passagerer:«.

BILAG II

I bilaget til gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 foretages følgende ændringer:

1) Punkt SERA.2010, litra b), affattes således:

»b) Forberedelse til flyvning

Inden en flyvning påbegyndes, skal luftfartøjschefen gøre sig bekendt med alle tilgængelige oplysninger, der er af betydning for den pågældende flyvning. Forberedelse til flyvning, der ikke skal foregå i en flyveplads' nærhed, samt til alle IFR-flyvninger, skal omfatte en omhyggelig gennemgang af tilgængelige, aktuelle vejrmeddelelser og vejrudsigter, beregning af den nødvendige brændstof-/energimængde samt fastlæggelse af en alternativ fremgangsmåde for det tilfælde, at flyvningen ikke kan gennemføres som planlagt.«

2) Punkt SERA.4005, litra a), nr. 12), affattes således:

»12) brændstof-/energimængde udtrykt i flyvetid«.

3) Punkt SERA.4015, litra b), affattes således:

»b) Oplysninger, der er indgivet før afgang, om brændstof-/energimængde udtrykt i flyvetid eller samlet antal personer om bord udgør, hvis de er urigtige på afgangstidspunktet, en væsentlig ændring af flyveplanen og skal som sådan rapporteres.«

4) Punkt SERA.8015, litra b), nr. 4), affattes således:

»4) Eventuel ændring af klarering under flyvning. Hvis det før start forventes, at en flyvning — såfremt brændstof-/energimængden udtrykt i flyvetid tillader dette, og der modtages en ændret klarering under flyvningen — vil fortsætte til en anden bestemmelsesflyveplads end den, der er angivet i flyveplanen, skal de relevante flyvekontrolenheder underrettes herom ved, at der i flyveplanen tilføjes oplysninger om den ændrede rute (hvor denne kendes) og det nye bestemmelsessted.«

5) Punkt SERA.8020, litra d), nr. 1) og 2) affattes således:

»d) Forværring i vejret til lavere værdier end VMC. Når det konstateres, at flyvning under VMC i overensstemmelse med gældende flyveplan ikke vil være mulig, skal der ved en VFR-flyvning som en kontrolleret flyvning

1) anmodes om en ændret klarering, som sætter luftfartøjet i stand til at fortsætte under VMC til bestemmelsesstedet eller til en alternativ flyveplads eller et alternativt driftssted eller til at forlade det luftrum, inden for hvilket ATC-klarering er krævet eller

2) hvis ingen klarering i overensstemmelse med nr. 1) kan opnås, fortsættes med flyvningen under VMC. Den relevante flyvekontroltjenesteenhed underrettes om de forholdsregler, der er taget til enten at forlade det pågældende luftrum eller lande på nærmest beliggende, egnede flyveplads eller driftssted eller«.

6) I punkt SERA.9005 tilføjes følgende som nummer 7a):

»7a) oplysninger om ubemandet luftfartøj«.

7) Punkt SERA.11005, litra ab), affattes således:

»ab) Hvis et luftfartøj udsættes for en ulovlig handling, skal luftfartøjschefen hurtigst muligt forsøge at lande på den nærmest beliggende, egnede flyveplads eller driftssted eller på en flyveplads eller et driftssted udpeget af den kompetente myndighed, medmindre hensyn om bord på luftfartøjet kræver andet.«

8) I SERA.11012 affattes litra a) og b) således:

»a) Når en pilot rapporterer at have nået den mindste brændstofmængde, skal flyvelederen hurtigst muligt underrette piloten om enhver forventet forsinkelse eller om, at ingen forsinkelse er forventet.

b) Når brændstof-/energibeholdningen gør det nødvendigt at udsende en nødmelding, skal piloten i henhold til SERA.14095 angive dette ved at anvende det radiotelefoniske nødsignal (MAYDAY), helst udtalt tre gange efterfulgt af arten af nødsituationen (FUEL).«

9) I punkt SERA.11015 foretages følgende ændringer:

a) I tabel S11-1 affattes »Serie 3« således:

»3	DAG eller NAT — Med sænket understel (hvis der er et sådant) og konstant lysende landingslys og overflyvning af bane i brug eller, hvis det intercepterede luftfartøj er en helikopter/et luftfartøj med VTOL-kapacitet, overflyvning af helikopterens/luftfartøjets landingsområde. For helikoptere/luftfartøjer med VTOL-kapacitet foretager den helikopter/det luftfartøj med VTOL-kapacitet, som intercepterer, en landingsindflyvning, der nærmer sig landingsområdet.	Land på denne flyveplads.	DAG eller NAT — Følger efter det interceptende luftfartøj med sænket understel og med konstant lysende landingslys, og hvis landing anses for sikker efter foretaget overflyvning af bane i brug eller landingsområdet for helikoptere/luftfartøjer med VTOL-kapacitet, fortsættes til landing.	Det er forstået.«
----	---	---------------------------	---	-------------------

b) I tabel S11-2 affattes serie 4 således:

»4	DAG eller NAT — Trækker understellet op (hvis der er et sådant) og blinker med landingslys under passage af bane i brug eller landingsområde for helikoptere/luftfartøjer med VTOL-kapacitet, i en højde på 300 m (1 000 ft), men ikke derover 600 m (2 000 ft) (for helikoptere, i en højde på over 50 m (170 ft), men ikke over 100 m (330 ft) over flyvepladsens niveau og fortsætter med at flyve rundt om bane i brug eller landingsområdet for helikoptere/luftfartøjer med VTOL-kapacitet. Hvis luftfartøjet ikke er i stand til at blinke med landingslysene, blinkes med andet tilgængeligt lys.	Flyvepladsen, De har anvist, er utilstrækkelig.	DAG eller NAT — Hvis det ønskes, at det interceptede luftfartøj skal følge det interceptende luftfartøj til en alternativ flyveplads, trækker det interceptende luftfartøj sit understel op (hvis der er et sådant) og bruger de signaler, der er foreskrevet i serie 1 for interceptende luftfartøjer. Hvis det beslutes at frigive det interceptede luftfartøj, anvender det interceptende luftfartøj de signaler, der er foreskrevet i serie 2 for interceptende luftfartøjer.	Det er forstået. Følg mig. Det er forstået. De kan fortsætte.«
----	---	---	---	--

c) I tillæg 1 »Signaler«, punkt »4. RANGERSIGNALER« foretages følgende ændringer:

1) Punkt 4.1.1, litra b), affattes således:

»b) for helikoptere/luftfartøjer med VTOL-kapacitet, hvor signalgiveren bedst kan ses af piloten.«

2) I punkt 4.1.2, nr. 16-20, affattes fodnote 1-3 således:

»⁽¹⁾ Til brug ved svævende helikoptere/luftfartøjer med VTOL-kapacitet.

⁽²⁾ Til brug ved svævende helikoptere/luftfartøjer med VTOL-kapacitet.

⁽³⁾ Til brug ved svævende helikoptere/luftfartøjer med VTOL-kapacitet.«

- d) I tillæg 5 »Tekniske specifikationer relateret til observationer fra luftfartøjer og talekommunikationsrapporter« affattes punkt A. »INSTRUKTIONER OM RAPPORTERING« således:

I nr. 2 »INSTRUKTIONER OM DETALJERET RAPPORTERING« affattes [punkt 8] i afdeling 2 således:

»**Punkt 8** — FLYVETID. Der rapporteres »ENDURANCE« efterfulgt af brændstof-/energimængde udtrykt i flyvetid i timer og minutter (4 cifre).«

—

BILAG III

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

- 1) Titlen på bilag I affattes således:
»Bilag I — Definitioner af termer i bilag II til IX«.
- 2) Nr. 21 affattes således:
»21. »clearway«: et defineret rektangulært område på jorden eller vandet under den kompetente myndigheds kontrol, der er udvalgt eller klargjort som et passende område, hvor et luftfartøj kan foretage en del af sin indledende opstigning til en angivet højde«.
- 3) Nr. 26 affattes således:
»26. »brændstof/energi til ruterreserve«: brændstof/energi, der kræves for at kompensere for uforudsete faktorer, som kan påvirke forbruget af brændstof/energi frem til ankomstflyvepladsen eller -vertiporten«.
- 4) Nr. 31 affattes således:
»31. »flyvningens kritiske faser«:
 - a) for helikoptere af taxiing, svævning, start, slutindflyvning, afbrudt indflyvning, landing og eventuelle andre faser af flyvningen efter luftfartøjschefens skøn
 - b) for VCA, taxiing på jorden med passagerer med henblik på flyvning eller efter landing, taxiing i luften, hovering, start, slutindflyvning, afbrudt indflyvning (go-around), landing og enhver anden fase af flyvningen som fastsat af luftfartøjschefen«.
- 5) Nr. 39 affattes således:
»39. »distance DR«: den horisontale distance, som helikopteren eller VCA'en har tilbagelagt fra slutningen af den startdistance, der er til rådighed«.
- 6) Nr. 48 affattes således:
»48. »slutindflyvnings- og startområde (final approach and take-off area — FATO)«: et defineret område til helikopter- eller VCA-operationer, over hvilket slutfasen af indflyvningsoperationen for at svæve eller lande gennemføres, og hvorfra startoperationen påbegyndes. For helikoptere i præstationsklasse 1 og VCA'er, der opererer i kategorien »Enhanced« eller tilsvarende, omfatter det definerede område det disponible område for afbrudt start«.
- 7) Nr. 50a affattes således:
»50a. »flyvetid«:
 - a) for flyvemaskiner, den samlede tid fra det tidspunkt, hvor flyet første gang sætter sig i bevægelse for at starte, til det tidspunkt, hvor flyvemaskinen er i ro efter afsluttet flyvning
 - b) for helikoptere, den samlede tid mellem det tidspunkt, hvor en helikopters rotorblade begynder at dreje for at starte, og det tidspunkt, hvor helikopteren er i ro efter afsluttet flyvning, og rotorbladene er standset
 - c) for VCA'er den samlede tid mellem det tidspunkt, hvor opdrifts- og fremdriftsenhederne tændes, og det tidspunkt, hvor luftfartøjet er i ro ved flyvningens afslutning, og opdrifts- og fremdriftsenhederne slukkes«.
- 8) Nr. 53 affattes således:
»53. »beredskabspersonale på jorden«: alle beredskabsarbejdere på jorden (f.eks. politibetjente, brandmænd osv.), der deltager i helikopterambulancetjenester (HEMS-operationer) eller VCA-ambulancetjenester (VEMS), og som udfører opgaver med tilknytning til operationen«.

- 9) Nr. 69, litra a), nr. ii), affattes således:
- »ii) de ombordværende i helikopteren eller VCA'en ikke kan beskyttes tilstrækkeligt mod elementerne eller«.
- 10) Nr. 70 affattes således:
- »70. »beslutningspunkt ved landing« (landing decision point — LDP):
- a) for helikoptere det punkt, der anvendes til at bestemme landingspræstationer, hvorfra landing kan fortsættes sikkert, eller en afbrudt landing indledes, når motorfejl er konstateret
 - b) for VCA'er, det punkt, der anvendes til at bestemme landingspræstationen, hvorfra landingen kan fortsættes sikkert, eller en afbrudt landing indledes efter en kritisk funktionsfejl«.
- 11) Nr. 71 affattes således:
- »71. »landingsdistance til rådighed«:
- a) for flyvemaskiner (LDAA) længden af den bane, som er til rådighed i henhold til den stat, hvor flyvepladsen er beliggende, og som er egnet til løbet på jorden for en landende flyvemaskine
 - b) for helikoptere længden af FATO'et samt eventuelle yderligere områder, der er udpeget som disponibelt af den stat, som flyvepladsen befinder sig i, og som er egnet til, at helikopteren kan færdiggøre landingsmanøvren fra en bestemt højde og
 - c) for VCA'er længden af FATO'et samt ethvert yderligere areal, der er udpeget som disponibelt, og som er egnet til, at VCA'en kan fuldføre landingsmanøvren fra en bestemt højde«.
- 12) Følgende nr. 71a indsættes:
- »71a. »påkrævet landingsdistance (LDR)«:
- a) for helikoptere (LDRH) den vandrette afstand, der er nødvendig for at lande og komme til fuld standsning fra et punkt på 15 m (50 ft) over landingsoverfladen og
 - b) for VCA'er (LDRH) den vandrette afstand, der er nødvendig for at lande og komme til fuld standsning fra et punkt på 15 m (50 ft) over landingsoverfladen«.
- 13) Nr. 78 affattes således:
- »78. »lægefaglig passager«: en lægefaglig person, der transporteres på en helikopter eller i en VCA under en HEMS-flyvning, herunder, men ikke begrænset til, læger, sygeplejersker og paramedicinsk personale«.
- 14) Nr. 82, litra b), affattes således:
- »b) de ombordværende i helikopteren eller VCA'en kan beskyttes mod elementerne og«.
- 15) Nr. 96 affattes således:
- »96. »luftfartøjschef (PIC)«: den pilot, der er udpeget til at have ledelsen og ansvaret for sikkerheden under flyvningen Udtrykket »luftfartøjschef« bruges også i forbindelse med erhvervsmæssige lufttransportoperationer med luftfartøjer og helikoptere«.
- 16) Nr. 102 affattes således:
- »102. »distance, der er til rådighed for afbrudt start (RTODA)«:
- a) for helikoptere (RTODAH) længden af det slutindflyvnings- og startområde, der er udpeget som disponibelt og anvendeligt til afslutning af en performance klasse 1 afbrudt start eller
 - b) for VCA'er længden af det slutindflyvnings- og startområde, der er udpeget som disponibelt og anvendeligt for, at VCA'en kan afslutte en afbrudt start i overensstemmelse med den kategori, hvori den opereres«.

17) Nr. 103 affattes således:

»103. »distance, der kræves for afbrudt start (RTODR)«:

- a) for helikoptere (RTODRH) den horisontale distance, der kræves fra begyndelsen af starten til det punkt, hvor helikopteren når til fuldstændig standsning efter motorfejl og afbrydelse af start ved beslutningspunktet ved start
- b) for VCA'er (RTODRV) den horisontale distance, der kræves fra begyndelsen af starten til det punkt, hvor VCA'en når til fuldstændig standsning ved afslutning af en afbrudt start, når der er konstateret en kritisk funktionsfejl ved beslutningspunkt ved start«.

18) Nr. 104a affattes således:

»104a. »sikker landing«: i forbindelse med brændstof-/energipolitikker eller brændstof-/energiordninger en landing på en passende flyveplads, et passende driftssted, en passende vertiport eller et passende omdirigeringssted med mindst mængden af endeligt reservebrændstof/endelig reserveenergi og i overensstemmelse med de gældende operationelle procedurer og flyvepladsens planlægningsminima«.

19) Nr. 111 affattes således:

»111. »beslutningspunkt ved start (TDP)«:

- a) for helikoptere det punkt, hvorfra afbrudt start kan foretages eller start kan fortsættes sikkert, når motorfejl er konstateret
- b) for VCA, det første punkt defineret ved kombinationen af hastighed og højde, hvorfra en fortsat start kan udføres, og som opfylder den certificerede minimumspræstation efter en kritisk funktionsfejl, og er det sidste punkt på startbanen, hvorfra der sikres en afbrudt start«.

20) Nr. 113 affattes således:

»113. »startdistance til rådighed (TODA)«:

- a) for helikoptere længden af det slutindflyvnings- og startområde, der er udpeget som disponibelt og egnet for helikoptere, plus længden af den clearway, der er til rådighed, til at gennemføre en start
- b) for VCA'er (TODAV) længden af det slutindflyvnings- og startområde, der er udpeget som disponibelt og egnet for VCA'er, plus længden af den clearway, der er til rådighed, til at gennemføre en start«.

21) Nr. 114 affattes således:

»114. »startdistance, der kræves (TODR)«:

- a) for helikoptere (TODRH) den horisontale distance, der kræves fra begyndelsen af starten til det punkt, hvor mindstehastigheden for start (V_{TOSS}), en valgt højde og en stigegradient opnås, når en fejl i den kritiske motor er konstateret ved TDP, og hvor de resterende motorer fungerer inden for de godkendte driftsgrænser
- b) for VCA'er (TODRV) den horisontale distance, der kræves fra begyndelsen af starten til det punkt, hvor en sikker hindringsfrihed og en stigegradient opnås, når en kritisk funktionsfejl er konstateret ved TDP«.

22) Nr. 115 affattes således:

»115. »startflyvevej«:

- a) den vertikale og horisontale vej fra et angivet punkt under starten til 1 500 ft over overfladen for flyvemaskiner og 1 000 ft over overfladen for helikoptere, når den kritiske motor er ude af drift
- b) for VCA, den vertikale og vandrette bane med en kritisk funktionsfejl, som strækker sig fra startpunktet til et punkt, hvor VCA'en befinder sig i en højde over startelevationen, som er forenelig med en-route-profilen, og som ikke er højere end 305 m (1 000 ft)«

- 23) Nr. 116 affattes således:
- »116. »startmasse«: luftfartøjets masse, inklusive alt materiel og samtlige personer, som befordres ved påbegyndelsen af starten for helikoptere eller VCA'er og startløbet for flyvemaskiner«.
- 24) Nr. 118 affattes således:
- »118. »teknisk besætningsmedlem«: et besætningsmedlem ved erhvervsmæssige HEMS-, VEMS-, HHO- eller NVIS-lufttransportoperationer, der ikke er medlem af flyve- eller kabinebesætningen, og som operatøren har udpeget til at udføre opgaver i luftfartøjet eller på jorden med henblik på at assistere piloten under HEMS-, VEMS-, HHO- eller NVIS-operationer, der kan kræve betjening af specialudstyr om bord«.
- 25) Følgende indsættes som punkt 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143 og 143:
- »130. »bevægelse på jorden«: et luftfartøjs kørsel på en flyveplads eller en vertiport ved hjælp af eksternt udstyr eller tilbehør, som ikke drives af luftfartøjet
131. »personale på jorden«: andet personale end flyvebesætningsmedlemmer eller tekniske besætningsmedlemmer, som er pålagt opgaver i forbindelse med VCA'ens bevægelse på jorden eller anden bistand på jorden til luftfartøjer, og som har modtaget uddannelse i de relevante operationelle og sikkerhedsmæssige procedurer
132. »kategori »Enhanced««: en kategori for VCA-certificering og -operation, i henhold til hvilken luftfartøjet opfylder kravene til fortsat sikker flyvning og landing efter en kritisk funktionsfejl (CFP)
133. »certificeret minimumspræstation (CMP)«: i forbindelse med VCA det sæt præstationsdata, der opnås ved at tage hensyn til virkningen af enkelte fejl og kombinationer af fejl, som ikke er ekstremt usandsynlige på de nominelle ydeevneparametre
134. »fortsat sikker flyvning og landing«: i forbindelse med en VCA, der opereres i kategorien »Enhanced«, at luftfartøjet er i stand til fortsat kontrolleret flyvning og landing ved en vertiport, eventuelt ved brug af nødprocedurer, uden at det kræver ekstraordinære pilotfærdigheder eller styrke
135. »kritisk funktionsfejl«: i forbindelse med VCA en fejl eller en kombination af svigt, der resulterer i maksimal forringelse for en given flyvefase og et givet præstationsparameter sættet af kritiske funktionsfejl anvendes til at fastlægge den certificerede minimumspræstation
136. »begrænset overvandsoperation«: en IAM-operation med en VCA, der udføres i en begrænset flyvetid over vand
137. »teknisk VEMS-besætningsmedlem«: et teknisk besætningsmedlem, der er tilknyttet en VEMS-flyvning med det formål at bistå piloten under flyveoperationen og bistå enhver person med behov for lægehjælp
138. »VEMS-operationsbase«: en vertiport, hvor VCA'en, dens flyvebesætning og VEMS-besætningsmedlemmer er på standby med henblik på VEMS-operationer
139. »VEMS-driftssted«: et driftssted, som luftfartøjschefen har valgt til VEMS-operationer, landinger og starter
140. »vertiport«: et område på land eller vand eller en struktur, der anvendes eller er beregnet til at blive anvendt til landing, start og bevægelse af VCA'er
141. »passende vertiport«: en vertiport, hvor VCA'en kan opereres under hensyntagen til luftfartøjets dimensioner, vægt, indflyvnings- og afgangsvæje, og som har de tjenester og faciliteter, der er nødvendige for den planlagte operation, og som er til rådighed på det forventede anvendelsestidspunkt
142. »VTOL-mindstehastighed for start (V_{TOSS})«: den minimumshastighed, ved hvilken der skal opnås stigning med en kritisk funktionsfejl, der er konstateret ved TDP'et for VCA, der opereres i kategorien »Enhanced«
143. »bemandet VCA«: en VCA, der styres af mindst én pilot om bord.«

BILAG IV

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

- 1) Titlen på afdeling I i subpart OPS »Flyveoperationer« affattes således:

»AFSNIT I

Certificering af operatører inden for erhvervsmæssig lufttransport og operatører inden for innovativ luftmobilitet (IAM)«.

- 2) Punkt ARO.OPS.200, litra b), nr. 1), affattes således:

»1) operationsspecifikationerne som fastsat i tillæg II for erhvervsmæssige lufttransportoperationer med flyvemaskiner og helikoptere og for innovative luftmobilitetsoperationer (IAM) med VCA'er eller«.

- 3) Efter punkt ARO.OPS.220 tilføjes følgende nummer ARO.OPS.224:

»ARO.OPS.224 Godkendelse af brændstof-/energiordninger for IAM-operationer

- a) Den kompetente myndighed godkender den brændstof-/energiordning, der foreslås af en IAM-operatør, hvis denne operatør påviser overensstemmelse med kravene i punkt UAM.OP.VCA.190, UAM.OP.VCA.191, UAM.OP.VCA.192 og UAM.OP.VCA.195 i bilag IX.
- b) Desuden skal den kompetente myndighed:
 - 1) vurdere, om IAM-operatørens ledelsessystem og sikkerhedsrisikostyringsproces kan understøtte gennemførelsen af den foreslåede individuelle brændstof-/energiordning og
 - 2) udarbejde en tilsynsplan med henblik på at foretage regelmæssige vurderinger af IAM-operatørens nuværende brændstof-/energiordning for at verificere, at ordningen er i overensstemmelse med de gældende krav, eller beslutte, om ordningen skal ændres eller tilbagekaldes.«
- 4) Overskriften til punkt ARO.OPS.225 affattes således:

»ARO.OPS.225 Godkendelse af brændstof-/energiordninger — flyvemaskiner og helikoptere«.

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

»

Tillæg I

LUFTFARTSOPERATØRCERTIFIKAT (Godkendelsesplan for lufttransportoperatører)		
Operationstyper: Erhvervsmæssig lufttransport (CAT) ☐ Passagerer ☐ Gods ☐ Andet ⁽¹⁾ : Innovativ luftmobilitet (IAM) ☐ Passagerer ☐ Gods ☐ Andet ⁽¹⁾ :		
(4)	Luftfartsoperatørens hjemstat ⁽²⁾ Udstedende myndighed ⁽³⁾ :	(5)
AOC # ⁽⁶⁾ :	Operatørens navn ⁽⁷⁾ : Db-firmanavn ⁽⁸⁾ : Operatørens postadresse ⁽¹⁰⁾ : Telefon ⁽¹¹⁾ : Fax: E-mail:	Operationelle kontaktpunkter: ⁽⁹⁾ Kontaktoplysninger, hvor den operationelle ledelse kan kontaktes øjeblikkeligt, er anført i ⁽¹²⁾ .
☐ Ved dette certifikat bekræftes det, at ⁽¹³⁾ har tilladelse til at udføre erhvervsmæssige flyveoperationer som defineret i de vedhæftede operationsspecifikationer, jf. driftshåndbogen og bilag V til forordning (EU) 2018/1139 samt delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter hertil.		
☐ Ved dette certifikat bekræftes det, at ⁽¹³⁾ har tilladelse til at udføre innovative luftmobilitetsoperationer (IAM) som defineret i de vedhæftede operationsspecifikationer i overensstemmelse med driftshåndbogen og bilag V til forordning (EU) 2018/1139 samt delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter hertil.		
Udstedelsesdato ⁽¹⁴⁾ :	Navn og underskrift ⁽¹⁵⁾ : Titel:	
⁽¹⁾ Anden transporttype skal angives. ⁽²⁾ Indsæt navnet på operatørens hjemstat. ⁽³⁾ Indsæt identifikationen af den udstedende kompetente myndighed. ⁽⁴⁾ Udfyldes af den kompetente myndighed. ⁽⁵⁾ Udfyldes af den kompetente myndighed. ⁽⁶⁾ Referencenummer for godkendelse udstedt af den kompetente myndighed. ⁽⁷⁾ Indsæt operatørens registrerede navn. ⁽⁸⁾ Operatørens firmanavn, hvis det ikke er det samme. Angiv »Db« (for »doing business as«) før firmanavnet. ⁽⁹⁾ Kontaktoplysningerne omfatter telefon- og faxnummer, herunder landekode, samt e-mailadresse, hvor operationsledelsen kan kontaktes øjeblikkeligt i tilfælde af spørgsmål vedrørende flyveoperationer, luftdygtighed, flyve- og kabinebesætningsmedlemmernes kompetencer, farligt gods og andre forhold. ⁽¹⁰⁾ Adresse på operatørens hovedforretningssted. ⁽¹¹⁾ Telefon- og faxnummer, herunder landekode, for operatørens hovedforretningssted. E-mailadresse, hvis en sådan haves. ⁽¹²⁾ Indsæt det kontrollerede dokument, som skal forefindes om bord, hvori kontaktoplysningerne er anført, med passende afsnits- eller sidehenvisning. F.eks.: »Kontaktoplysninger ... findes i driftshåndbogen, generelt, kapitel 1, 1.1« eller »... findes i operationsspecifikationerne, side 1« eller »... er vedhæftet dette dokument«. ⁽¹³⁾ Operatørens registrerede navn. ⁽¹⁴⁾ Udstedelsesdato for AOC (dd-mm-åååå). ⁽¹⁵⁾ Stilling, navn og underskrift for den kompetente myndigheds repræsentant. AOC'et kan endvidere forsynes med officielt stempel.		
EASA-formular 138 — 3. udgave		

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

»

Tillæg II

OPERATIONSSPECIFIKATIONER (i overensstemmelse med de godkendte betingelser i driftshåndbogen)				
Udstedende myndigheds kontaktoplysninger Telefon ⁽¹⁾ : _____ Fax _____ E-mailadresse: _____				
AOC ⁽²⁾ :	Operatørens navn ⁽³⁾ :	Dato ⁽⁴⁾ :	Underskrift:	
	Dba-firmanavn			
Operationsspecifikationsnr.:				
Luftfartøjsmodel ⁽⁵⁾ : Registreringsmærker ⁽⁶⁾ :				
Operationstyper: Erhvervsmæssig lufttransport (CAT) ☐ Passagerer ☐ Gods ☐ Andet ⁽⁷⁾ : _____ Innovativ luftmobilitet (IAM) ☐ Passagerer ☐ God s ☐ Andet ⁽⁷⁾ : _____				
Operationsområde ⁽⁸⁾ :				
Særlige begrænsninger ⁽⁹⁾ :				
Specifikke godkendelser:	Ja	Nej	Specifikation ⁽¹⁰⁾	Bemærkninger
Farligt gods	☐	☐		
Operationer ved lav sigtbarhed				
Start	☐	☐	RVR ⁽¹¹⁾ : ... m	
Indflyvning og landing	☐	☐	CAT ⁽¹²⁾ DA/H: ...ft, RVR: ...m	
Operationelle godskrivninger	☐	☐	CAT ⁽¹³⁾ DA/H: ...ft, RVR: ...m	
RVSM ⁽¹⁴⁾ ☐ Ikke relevant	☐	☐		
ETOPS ⁽¹⁵⁾ ☐ Ikke relevant	☐	☐	Maksimal omdirigeringsstid ⁽¹⁶⁾ : ... minutter	
Komplekse navigationsspecifikationer for PBN-operationer ⁽¹⁷⁾	☐	☐		⁽¹⁸⁾
Minimumsspecifikationer for navigationspræstation (MNPS)	☐	☐		
Operationer med enmotorede turbineflyvemaskiner om natten eller under instrumentvejforhold (SET-IMC)	☐	☐	⁽¹⁹⁾	
Helikopteroperationer med NVIS-systemer	☐	☐		
Operationer med helikopterens højseanordning	☐	☐		
Helikopterambulancetjenester	☐	☐		
Offshoreoperationer med helikopter	☐	☐		

Ambulancetjenester med luftfartøjer med VTOL-kapacitet (VEMS)	☐	☐		
Træning af kabinebesætning ⁽²⁰⁾	☐	☐		
Udstedelse af kabinebesætningscertifikat ⁽²¹⁾	☐	☐		
Anvendelse af EFB-applikationer af type B	☐	☐	⁽²²⁾	
Vedvarende luftdygtighed	☐	☐	⁽²³⁾	
Andet ⁽²⁴⁾				

- ⁽¹⁾ Den kompetente myndigheds telefonnummer, inkl. landekode. E-mailadresse og faxnummer, hvis sådanne haves.
- ⁽²⁾ Indsæt nummer på tilhørende AOC.
- ⁽³⁾ Angiv luftfartsforetagendets registrerede navn og firmanavn, hvis det er forskelligt. Angiv »DbA« (for »doing business as«) før firmanavnet.
- ⁽⁴⁾ Udstedelsesdato for operationsspecifikationer (dd-mm-åååå) og underskrift for repræsentanten for den kompetente myndighed.
- ⁽⁵⁾ Indsæt ICAO-betegnelse for luftfartøjsfabrikat, -model og -serie eller masterserie, hvis en serie er angivet (f.eks. Boeing-737-3K2 eller Boeing-777-232), eller indsæt fabrikat, model og serie på luftfartøjet med VTOL-kapacitet, alt efter hvad der er relevant.
- ⁽⁶⁾ Registreringsmærkerne er enten anført i operationsspecifikationerne eller i driftshåndbogen. I sidstnævnte tilfælde henvises der i de tilhørende operationsspecifikationer til den pågældende side i driftshåndbogen. Hvis ikke alle specifikke godkendelser vedrører luftfartøjsmodellen, må luftfartøjets registreringsmærker indtastes i kommentarkolonnen for den tilhørende specifikke godkendelse.
- ⁽⁷⁾ Anden form for transport (f.eks. akut lægehjælp) angives nærmere.
- ⁽⁸⁾ Angiv geografiske områder for godkendt operation (med geografiske koordinater eller specifikke ruter, flyveinformationsregion eller nationale eller regionale grænser).
- ⁽⁹⁾ Angiv gældende særlige begrænsninger (f.eks. kun VFR, kun dag osv.).
- ⁽¹⁰⁾ Angiv de lempeligste kriterier for hver godkendelse eller godkendelsestype (med relevante kriterier).
- ⁽¹¹⁾ Angiv den godkendte minimumsbanevidde (RVR) ved start i meter. En linje pr. godkendelse kan anvendes, hvis der indrømmes flere godkendelser.
- ⁽¹²⁾ Indsæt gældende kategori for præcisionsindflyvning: CAT II eller CAT III. Indsæt den mindste banesynsvidde (RVR) i m og beslutningshøjde (DH) i ft. Der bruges én linje pr. angivet indflyvningskategori.
- ⁽¹³⁾ Indsæt relevant operationel godskrivning: SA CAT I, SA CAT II, EFVS, etc. Indsæt den mindste banesynsvidde (RVR) i m og beslutningshøjde (DH) i ft. Der bruges én linje pr. angivet operationel godskrivning.
- ⁽¹⁴⁾ Feltet »Ikke relevant« må kun markeres, hvis maksimumsgrænsen for luftfartøjet er under FL290.
- ⁽¹⁵⁾ Operationer med udvidet rækkevidde (ETOPS) gælder i øjeblikket kun for tomotorede luftfartøjer. Feltet »Ikke relevant« kan derfor markeres, hvis luftfartøjsmodellen har færre eller flere end to motorer.
- ⁽¹⁶⁾ Tærskelafstanden kan også angives (i NM) sammen med motortypen.
- ⁽¹⁷⁾ Performancebaseret navigation (PBN): Der bruges én linje for hver kompleks specifik PBN-godkendelse (f.eks. RNP AR APCH), med relevante begrænsninger anført i kolonnen »Specifikation« hhv. »Bemærkninger« eller i begge. Procedure-specifikke godkendelser af specifikke RNP AR APCH-procedurer kan angives i operationsspecifikationerne eller i driftshåndbogen. I sidstnævnte tilfælde skal der i de tilhørende operationsspecifikationer henvises til den pågældende side i driftshåndbogen.
- ⁽¹⁸⁾ Angiv om den specifikke godkendelse er begrænset til visse startbaneender hhv. flyvepladser eller begge.
- ⁽¹⁹⁾ Indsæt den pågældende kombination af skrog eller motor.
- ⁽²⁰⁾ Godkendelse til at gennemføre kursus og eksamen, som skal gennemføres af ansøgere, der søger om kabinebesætningscertifikat som anført i bilag V (del-CC) til forordning (EU) nr. 1178/2011.
- ⁽²¹⁾ Godkendelse til at udstede kabinebesætningscertifikat som anført i bilag V (del-CC) til forordning (EU) nr. 1178/2011.
- ⁽²²⁾ Indsæt listen over EFB-applikationer af type B sammen med henvisningen til EFB-hardwaren (for bærbare EFB'er). Denne liste er enten anført i operationsspecifikationerne eller i driftshåndbogen. I sidstnævnte tilfælde henvises der i de tilhørende operationsspecifikationer til den pågældende side i driftshåndbogen.
- ⁽²³⁾ Godkendelsesreferencen for den organisation, der er ansvarlig for at sikre luftfartøjets vedvarende luftdygtighed, og en henvisning til den relevante forordning (f.eks. bilag Vc (del-CAMO) til forordning (EU) nr. 1321/2014).
- ⁽²⁴⁾ Andre godkendelser eller data må angives her. Anvend én linje (eller én blok med flere linjer) pr. godkendelse (f.eks. kortbaneoperationer, operationer med stejl indflyvning, reduceret påkrævet landingsdistance, helikopteroperationer til eller fra sted af almen interesse, helikopteroperationer over et hostile miljø beliggende uden for et bymæssigt område, helikopteroperationer uden mulighed for sikker nødlanding, operationer med øgede krængningsvinkler, maksimal afstand fra egnet flyveplads for tomotorede flyvemaskiner uden ETOPS-godkendelse).

EASA-formular 139 — 8. udgave

BILAG V

I bilag III (del-ORO) til forordning (EU) nr. 965/2012 foretages følgende ændringer:

- 1) Punkt ORO.GEN.005 affattes således:

»ORO.GEN.005 Anvendelsesområde

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

- a) erhvervsmæssige lufttransportoperationer (CAT)
 - b) erhvervsmæssige specialoperationer
 - c) ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer
 - d) ikke-erhvervsmæssige specialoperationer med komplekse motordrevne luftfartøjer.
 - e) innovative luftmobilitetsoperationer (IAM).«
- 2) Punkt ORO.GEN.140, litra b), affattes således:
- »b) Adgang til de luftfartøjer, der er omhandlet i litra a), skal:
 - i) for erhvervsmæssige operationer med flyvemaskiner og helikoptere omfatte muligheden for at borde og forblive om bord på luftfartøjet under flyveoperationer, medmindre andet af sikkerhedshensyn besluttet af luftfartøjschefen i henseende til cockpittet, jf. punkt CAT.GEN.MPA.135
 - ii) for IAM-operationer med VCA omfatte muligheden for at borde og forblive om bord på luftfartøjet under flyveoperationer, medmindre andet af sikkerhedshensyn besluttet af luftfartøjschefen, jf. punkt CAT.GEN.MPA.135.«
- 3) Punkt ORO.GEN.310 affattes således:

»ORO.GEN.310 Anvendelse af flyvemaskiner eller helikoptere, der er anført i et AOC til ikke-erhvervsmæssige operationer og specialoperationer

- a) En flyvemaskine eller en helikopter, der er anført i luftfartsforetagendets AOC, kan forblive i AOC'et, hvis flyvemaskinen eller helikopteren anvendes i en af følgende situationer:
 - 1) af AOC-indehaveren selv til specialoperationer i overensstemmelse med bilag VIII (del-SPO)
 - 2) af andre operatører, til ikkeerhvervsmæssige operationer med motordrevne luftfartøjer eller specialoperationer, der udføres i overensstemmelse med bilag VI (del-NCC), bilag VII (del-NCO) eller bilag VIII (del-SPO), forudsat at luftfartøjet anvendes i en sammenhængende periode på højst 30 dage.
- b) Når en flyvemaskine eller en helikopter anvendes i overensstemmelse med litra a), nr. 2), skal AOC-indehaveren, der stiller flyvemaskinen eller helikopteren til rådighed, og den operatør, der anvender flyvemaskinen eller helikopteren, fastlægge en procedure:
 - 1) hvor det klart fastsættes, hvilken operatør der er ansvarlig for den operationelle kontrol med hver flyvning, og hvor det beskrives, hvordan den operationelle kontrol overføres mellem dem
 - 2) som indeholder en beskrivelse af overdragelsesproceduren for flyvemaskinen eller helikopteren ved tilbagevenden til AOC-indehaveren.

Denne procedure skal indgå i driftshåndbogen for hver operatør eller i en kontrakt, der indgås mellem AOC-indehaveren og den operatør, der anvender flyvemaskinen eller helikopteren i overensstemmelse med litra a), nr. 2). AOC-indehaveren skal opstille en model for en sådan kontrakt. Punkt ORO.GEN.220 finder anvendelse på disse kontrakter.

AOC-indehaveren og den operatør, der anvender flyvemaskinen eller helikopteren i overensstemmelse med litra a), nr. 2), skal sikre, at proceduren kommunikerer til det relevante personale.

- c) AOC-indehaveren forelægger den kompetente myndighed den procedure, der er omhandlet i litra b), med henblik på forhåndsgodkendelse. AOC-indehaveren skal sammen med den kompetente myndighed aftale, på hvilken måde og hvor hyppigt myndigheden skal have forelagt oplysninger om overførsler af operationel kontrol i henhold til punkt ORO.GEN.130, litra c).
- d) Den vedvarende luftdygtighed af den flyvemaskine eller helikopter, der anvendes i overensstemmelse med litra a), skal varetages af den organisation, der er ansvarlig for den vedvarende luftdygtighed af den flyvemaskine eller helikopter, der er omfattet af AOC'en, i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 1321/2014.
- e) AOC-indehaveren, der stiller flyvemaskinen eller helikopteren til rådighed i overensstemmelse med litra a), skal:
 - 1) i sin driftshåndbog angive registreringsmærker for den leverede flyvemaskine eller helikopter og den type operationer, der udføres med den pågældende flyvemaskine eller helikopter
 - 2) til enhver tid holde sig underrettet og føre journal over hver operatør, der har operationel kontrol over flyvemaskinen eller helikopteren på et givet tidspunkt, indtil flyvemaskinen eller helikopteren returneres til AOC-indehaveren
 - 3) sikre, at de foranstaltninger til fareidentifikation, risikovurdering og -afbødning, som den har indført, vedrører alle de operationer, der udføres med den pågældende flyvemaskine eller helikopter.
- f) For operationer, der udføres i henhold til bilag VI (del-NCC) og bilag VIII (del-SPO), skal den operatør, der anvender flyvemaskinen eller helikopteren i overensstemmelse med litra a), sikre følgende:
 - 1) at alle flyvninger, der udføres under dens operationelle kontrol, registreres i flyvemaskinens eller helikopterens tekniske logsystem
 - 2) at der ikke foretages ændringer af flyvemaskinens eller helikopterens systemer eller konfiguration
 - 3) at enhver fejl eller teknisk funktionsfejl, der opstår, mens flyvemaskinen eller helikopteren er under operatørens operationelle kontrol, indberettes til den organisation, som er omhandlet i litra d)
 - 4) at AOC-indehaveren modtager en kopi af enhver indberetning af begivenheder vedrørende de flyvninger, der udføres med flyvemaskinen eller helikopteren, udfyldt i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 376/2014 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1018 (*).

(*) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1018 af 29. juni 2015 om opstilling af en liste, der klassificerer begivenheder inden for civil luftfart, som skal indberettes i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014 (EUT L 163 af 30.6.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1018/oj).«

- 4) Punkt ORO.AOC.100 affattes således:

»ORO.AOC.100 Ansøgning om et luftfartsoperatørcertifikat (AOC)

- a) Med forbehold af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 (*) skal operatøren, inden CAT-operationer med flyvemaskiner eller helikoptere eller IAM-operationer med VCA'er påbegyndes, ansøge om og opnå en AOC udstedt af den kompetente myndighed.
- b) operatøren afgiver følgende oplysninger til den kompetente myndighed:
 - 1) ansøgerens officielle navn, 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, jf. punkt 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) erhvervsmæssige lufttransportoperationer med flyvemaskiner og helikoptere opfylder de væsentlige krav i bilag V til forordning (EU) 2018/1139, dette bilag (del-ORO), bilag IV (del-CAT) og bilag V (del-SPA) til nærværende forordning og bilag I (del-26) til forordning (EU) 2015/640 (**)
 - 1a) for IAM-operationer med VCA opfylder de væsentlige krav i bilag V til forordning (EU) 2018/1139, dette bilag III (del-ORO), bilag V (del-SPA) og bilag IX (del-IAM) til nærværende forordning og bilag I (del-26) til forordning (EU) 2015/640
 - 2) der er for alle luftfartøjer udstedt et luftdygtighedsbevis (CofA) i henhold til forordning (EU) nr. 748/2012, eller også er der indgået aftaler om dry lease-in i henhold til ORO.AOC.110, litra d), og
 - 3) de har en passende organisation og ledelse, der svarer fuldt ud til den planlagte operations omfang og art.
- (*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).
- (**) Kommissionens forordning (EU) 2015/640 af 23. april 2015 om supplerende luftdygtighedsspecifikationer for en given type operationer og om ændring af forordning (EU) nr. 965/2012 (EUT L 106 af 24.4.2015, s. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj>).«
- 5) Punkt ORO.AOC.125 erstattes af følgende:

»ORO.AOC.125 AOC-indehaverens ikkeerhvervsmæssige operationer med flyvemaskiner eller helikoptere opført på vedkommendes AOC

- a) AOC-indehaveren må gennemføre ikkeerhvervsmæssige operationer i henhold til bilag VI (del-NCC) eller bilag VII (del-NCO) med flyvemaskiner eller helikoptere, som er opført på operationsspecifikationerne i dennes AOC eller i dennes driftshåndbog, forudsat at AOC-indehaveren beskriver sådanne operationer i udførligt i driftshåndbogen, herunder følgende:
- 1) en angivelse af de gældende krav
 - 2) en beskrivelse af eventuelle forskelle mellem de operationelle procedurer, der anvendes i forbindelse med gennemførelsen af erhvervsmæssige operationer og ikkeerhvervsmæssige operationer
 - 3) en metode til at sikre, at alt personale, der er involveret i operationerne, har fuldt kendskab til de tilknyttede procedurer.
- b) En AOC-indehaver skal opfylde:
- 1) bilag VIII (del-SPO) ved gennemførelse af vedligeholdelseskontrollflyvninger med komplekse motordrevne luftfartøjer
 - 2) bilag VII (del-NCO) ved gennemførelse af vedligeholdelseskontrollflyvninger med andre luftfartøjer end komplekse motordrevne luftfartøjer.
- c) En AOC-indehaver, som gennemfører operationer, der er omhandlet i litra a) og b), må ikke pålægges at skulle indgive en erklæring i henhold til dette bilag.
- d) AOC-indehaveren skal angive typen af flyvning, der er anført i vedkommendes driftshåndbog eller i de flyvningsrelaterede dokumenter (operationel flyveplan, loadsheet og andre relevante dokumenter).«

- 6) Punkt 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) og bilag IX (del-IAM), 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.«
- 7) Punkt ORO.MLR.101 affattes således:

»ORO.MLR.101 Driftshåndbog — struktur for erhvervsmæssige operationer og IAM-operationer

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

- a) Del A: Generelt/grundlæggende. Denne del skal omfatte alle ikke-typerelaterede regler, instruktioner og procedurer.
 - b) Del B: Operative forhold vedrørende luftfartøjet. Denne del skal omfatte alle typerelaterede instruktioner og procedurer under hensyntagen til forskelle mellem typer/klasser, varianter eller individuelle luftfartøjer, som luftfartsforetagendet anvender.
 - c) Del C: erhvervsmæssige operationer med flyvemaskiner og helikoptere, der omfatter instruktioner og oplysninger om rute/rolle/område og flyveplads/operativ lokalitet eller IAM-operationer med VCA, herunder instruktioner og oplysninger om rute/rolle/område og vertiport/omdirigeringssted/driftssted
 - d) Del D: Træning. Denne del skal omfatte alle de personaletræningsinstruktioner, som kræves for at sørge for en sikker operation.«
- 8) Punkt ORO.MLR.115, litra a), affattes således:
- »a) Følgende registre opbevares i mindst 5 år:
- 1) for erhvervsmæssige operatører af flyvemaskiner og helikoptere og IAM-operatører af VCA, fortegnelser over de aktiviteter, der er omhandlet i punkt 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, ud over litra a), nr. 2), fortegnelser vedrørende den risikovurdering, som er udført i overensstemmelse med SPO.OPS.230 og beslægtede standardprocedurer.«
- 9) Punkt ORO.FC.005 affattes således:

»ORO.FC.005 Anvendelsesområde

I denne subpart fastsættes de krav til flyvebesætningers træning, erfaring og kvalifikationer, som en luftfartsoperatør skal opfylde, og omfatter:

- a) AFSNIT 1 med angivelse af fælles krav.
- b) AFSNIT 2, hvori der fastlægges yderligere krav til erhvervsmæssige lufttransportoperationer med flyvemaskiner og helikoptere undtagen erhvervsmæssige lufttransportoperationer med passagerer, der udføres i henhold til visuelle flyveregler (VFR) om dagen, og som starter og slutter på samme flyveplads eller driftssted og inden for et lokalområde udpeget af den kompetente myndighed, med:
 - 1) enmotorede propeldrevne flyvemaskiner med en MCTOM på 5 700 kg eller derunder og med en MOPSC på 5 eller derunder eller
 - 2) andre helikoptere end komplekse motordrevne helikoptere, når disse andre helikoptere er enmotorede og har en MOPSC på 5 eller derunder.
- 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).
- d) AFSNIT 4 — Yderligere krav til IAM-operationer med bemandede luftfartøjer med VTOL-kapacitet (VCA)«.

10) Punkt ORO.FC.105 affattes således:

»ORO.FC.105 Udpegning af luftfartøjschef

- a) I overensstemmelse med punkt 8.6 i bilag V til forordning (EU) 2018/1139 skal operatøren udpege én pilot i flyvebesætningen, der er kvalificeret som luftfartøjschef i overensstemmelse med bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011, til luftfartøjschef, eller for så vidt angår erhvervsmæssige lufttransportoperationer med flyvemaskiner og helikoptere
- b) Operatøren kan kun udpege et medlem af flyvebesætningen som luftfartøjschef, hvis alle følgende forhold gør sig gældende:
 - 1) flyvebesætningsmedlemmet har den minimumserfaring, der er angivet i driftshåndbogen
 - 2) flyvebesætningsmedlemmet har tilstrækkeligt kendskab til den rute eller det område, der flyves, og til de flyvepladser, herunder alternative flyvepladser, vertiporte, faciliteter og procedurer, der anvendes
 - 3) flyvebesætningsmedlemmet har gennemført et luftfartøjschefkursus for flyvninger med flere flyvebesætningsmedlemmer ved opgradering fra andenpilot til luftfartøjschef.
- c) For erhvervsmæssige operationer med flyvemaskiner og helikoptere og IAM-operationer med VCA'er gælder det, at luftfartøjschefen eller den pilot, som har fået overdraget gennemførelsen af flyvningen, skal have forhåndskendskab til den rute eller det område, der flyves, og til de anvendte flyvepladser, vertiporte, omdirigeringssteder, faciliteter og procedurer, og skal vedligeholde denne viden som følger:
 - 1) kendskabet til flyvepladsen eller vertiporten skal opretholdes ved at operere mindst én gang på en flyveplads eller en vertiport inden for en periode på 12 kalendermåneder
 - 2) kendskabet til ruten eller området eller kendskabet til omdirigeringsstedet skal opretholdes ved at operere mindst én gang på en flyveplads eller et område inden for en periode på 36 kalendermåneder. Der kræves desuden genopfriskningstræning i kendskabet til ruten eller området, hvis der ikke flyves på ruten eller i området i 12 måneder inden for perioden på 36 kalendermåneder.
- d) Uanset litra c) kan rutineopbygningstræning på ruten og til flyvepladserne erstattes af rutineopbygningstræning i området, når det kommer til operationer i henhold til VFR om dagen med flyvemaskiner og helikoptere i præstationsklasse B og C.«

11) Punkt ORO.FC.120, litra a), affattes således:

- »a) Flyvebesætningsmedlemmet skal have fuldført operatørens omskoling før påbegyndelse af uovervåget linjeflyvning:
 - 1) når der skiftes til en flyvemaskine, hvortil der kræves en ny type- eller klasserettighed, eller
 - 2) hver gang flyvebesætningsmedlemmet slutter sig til en operatør.«

12) I ORO.FC.140 affattes litra d) således:

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

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

- »c) For både erhvervsmæssige operationer med fly og helikoptere og IAM-operationer med VCA'er skal trænings- og kontrolprogrammerne, herunder pensum og midler til at gennemføre programmet såsom individuelle flyvesimulatortræningsanordninger (FSTD'er) og andre træningsløsninger, godkendes af den kompetente myndighed.«

14) Punkt ORO.FC.146, litra e), affattes således:

- »e) Uanset litra b) kan luftfartøjs-/FSTD-træningen og operatørens duelighedscheck udføres af en behørigt kvalificeret luftfartøjschef, som er indehaver af et FI-/TRI-/SFI-bevis, og som er udpeget af operatøren til en af følgende operationer:
 - 1) erhvervsmæssige operationer med helikoptere, der opfylder kriterierne i ORO.FC.005, litra b), nr. 2)

- 2) erhvervsmæssige operationer med andre helikoptere end komplekse motordrevne helikoptere om dagen og på ruter, der flyves med reference til visuelle landemærker
 - 3) erhvervsmæssige operationer med flyvemaskiner i præstationsklasse B, der ikke opfylder kriterierne i ORO.FC.005, litra b), nr. 1)
 - 4) IAM-operationer med VCA om dagen og på ruter, der flyves med reference til visuelle landemærker.»
- 15) I subpart FC — Flyvebesætning tilføjes følgende [afsnit 4]:

»AFSNIT 4

Yderligere krav til IAM-operationer med bemandede luftfartøjer med VTOL-kapacitet (VCA)

ORO.FC.400 Flyvebesætningens sammensætning

Minimumsflyvebesætningens sammensætning for IAM-operationer med bemandede luftfartøjer med VTOL-kapacitet (VCA) skal svare til det antal, der er angivet i driftshåndbogen, under hensyntagen til det minimumsantal, der er angivet i flyvehåndbogen eller i andre dokumenter, der er knyttet til det pågældende luftfartøjs luftdygtighedsbevis (CofA).

ORO.FC.415 Operatørens grundlæggende træning i forvaltning af besætningsressourcer (CRM)

- a) Flyvebesætningsmedlemmet skal fuldføre luftfartsforetagendets grundlæggende træning i forvaltning af besætningsressourcer (CRM-træning) før påbegyndelse af uovervåget linjeflyvning.
- b) Grundlæggende træning i forvaltning af besætningsressourcer skal gennemføres af mindst én CRM-instruktør med passende kvalifikationer, som kan assisteres af eksperter med henblik på at inddrage specifikke træningsområder.

ORO.FC.420 Operatørens omskoling og kontrol

- a) CRM-træning integreres i operatørens omskolingskursus.
- b) Når IAM-operatørens omskolingskursus er påbegyndt, må flyvebesætningsmedlemmet ikke påtage sig flyvetjeneste på en anden luftfartøjstype eller -klasse, før kurset er fuldført eller afsluttet.
- c) Omfanget af træning, som flyvebesætningsmedlemmet har brug for i forbindelse med IAM-operatørens omskolingskursus, bestemmes ud fra de standarder for kvalifikationer og erfaring, der er angivet i driftshåndbogen, under hensyntagen til flyvebesætningsmedlemmets tidligere træning og erfaring.
- d) Flyvebesætningsmedlemmet skal fuldføre:
 - 1) IAM-operatørens duelighedscheck og træning i brug af nød- og sikkerhedsudstyr og kontrol, inden den pågældende påbegynder overvåget linjeflyvning (LIFUS) og
 - 2) linjetjekket efter afslutning af LIFUS.
- e) Hvis operative omstændigheder, f.eks. ansøgning om et nyt AOC eller tilføjelsen af en ny luftfartøjstype eller klasse til flåden, gør det umuligt for IAM-operatøren at opfylde kravene i litra d), kan operatøren udvikle et særligt omskolingskursus, der kan bruges midlertidigt af et begrænset antal flyvebesætningsmedlemmer.

ORO.FC.430 Periodisk træning og kontrol

- a) Hvert flyvebesætningsmedlem skal gennemføre periodisk træning og kontrol, der er relevant for den VCA-type eller -variant, som de opererer, og for tilknyttet udstyr.
- b) IAM-operatørens duelighedscheck
 - 1) Hvert flyvebesætningsmedlem skal fuldføre IAM-luftfartsforetagendets duelighedscheck som en del af den normale besætning for at demonstrere deres kompetence til at anvende normale procedurer, unormale procedurer og nødprocedurer, der omfatter de relevante aspekter i forbindelse med de opgaver, der er beskrevet i driftshåndbogen.
 - 2) Reserveret.
 - 3) Gyldighedsperioden for IAM-operatørens duelighedscheck er 6 kalendermåneder.

c) Linjecheck

Alle flyvebesætningsmedlemmer skal gennemføre et linjecheck på VCA'en. Gyldighedsperioden for linjechecket er 12 kalendermåneder.

d) Nød- og sikkerhedsudstyrtræning og kontrol

Alle flyvebesætningsmedlemmer skal gennemføre periodisk træning i og kontrol af placering og brug af nød- og sikkerhedsudstyr om bord på luftfartøjet. Gyldighedsperioden for nød- og sikkerhedsudstyrskontrol er 12 kalendermåneder.

e) CRM-træning

1) CRM-træningsselementer integreres i alle relevante faser af den periodiske træning.

2) Alle flyvebesætningsmedlemmer skal modtage specifik modulopbygget CRM-træning. Alle betydelige emner i CRM-træningen skal dækkes ved at fordele modulkurser så jævnt som muligt over hver trærsperiode.

f) Alle flyvebesætningsmedlemmer skal gennemgå træning på jorden og flyvetræning i en flyvesimulator eller en VCA eller en kombination af flyvesimulator- og VCA-træning mindst hver 12. kalendermåned.

ORO.FC.440 Flyvninger på mere end én type eller variant

a) Procedurerne eller de operationelle begrænsninger for flyvninger på mere end én type eller variant, som er angivet i driftshåndbogen og godkendt af den kompetente myndighed, skal omfatte:

1) flyvebesætningsmedlemmernes påkrævede minimumserfaring

2) den minimumserfaring, der kræves for en given type eller variant, før træning i og operation på en anden type eller variant påbegyndes

3) processen, hvorved flyvebesætningsmedlemmer, som er kvalificeret til én type eller variant, vil blive trænet i og kvalificeret til en anden type eller variant og

4) alle gældende krav til rutine for hver type eller variant.

b) Flyvebesætningsmedlemmer må ikke operere mere end tre luftfartøjstyper eller grupper af luftfartøjstyper, herunder mindst én VCA.«

16) Punkt ORO.TC.100 affattes således:

»ORO.TC.100 Anvendelsesområde

I denne subpart fastsættes de krav, som en luftfartsoperatør skal opfylde ved operation af et luftfartøj med tekniske besætningsmedlemmer i forbindelse med erhvervsmæssige helikopterambulancetjenester (HEMS), ambulance-tjenester med VCA (VEMS), operationer med natobservationssystem (night vision imaging system — NVIS) eller operationer med helikopterens højseanordning (HHO).«

17) Punkt ORO.TC.105, litra a), affattes således:

»a) Tekniske besætningsmedlemmer, der er involveret i erhvervsmæssige HEMS-, VEMS-, HHO- eller NVIS-operationer, må kun tildeles opgaver, hvis de:

1) er mindst 18 år

2) fysisk og psykisk er i stand til at udføre deres opgaver og varetage deres ansvar på en sikker måde

3) har fuldført den træning, der kræves i henhold til denne subpart for at udføre de pålagte opgaver

4) er blevet vurderet at være i stand til at udføre de pålagte opgaver i overensstemmelse med de procedurer, der er anført i driftshåndbogen.«

18) I ORO.TC.110 affattes litra d) således:

»d) Den kontrol, der følger operatørens omskoling og eventuelt pålagte rutineopbygningsflyvninger skal finde sted, inden vedkommende kan operere som krævet teknisk besætningsmedlem under HEMS-, VEMS-, HHO- eller NVIS-operationer.«

- 19) Punkt ORO.TC.120, litra b), affattes således:
- »b) Luftfartsoperatørens omskoling skal omfatte:
- 1) lokalisering og anvendelse af alle de former for sikkerheds- og overlevelsesudstyr, der medbringes om bord
 - 2) alle normale procedurer og nødprocedurer
 - 3) udstyr om bord, der bruges til at udføre opgaver i luftfartøjet eller på jorden med henblik på at assistere piloten under HEMS-, VEMS-, HHO- eller NVIS-operationer.«
- 20) Punkt ORO.FTL.100 affattes således:

»ORO.FTL.100 Anvendelsesområde

I denne subpart fastsættes de krav, som en luftfartsoperatør og dens flyve- og kabinebesætningsmedlemmer skal opfylde med hensyn til flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser for flybesætninger, der udfører erhvervsmæssige lufttransportoperationer med flyvemaskiner.«

BILAG VI

Bilag V, (del-SPA), til forordning (EU) nr. 965/2012 ændres således:

1) Punkt SPA.GEN.100 affattes således:

»SPA.GEN.100 Kompetent myndighed

a) Den kompetente myndighed for udstedelse af en specifik godkendelse er:

- 1) for erhvervsmæssige operatører af flyvemaskiner eller helikoptere: myndigheden i den medlemsstat, hvor operatøren har sit hovedforretningssted
- 2) for ikkeerhvervsmæssige operatører af flyvemaskiner eller helikoptere: myndigheden i den medlemsstat, hvor operatøren har sit hovedforretningssted
- 3) for IAM-operatører af luftfartøjer med VTOL-kapacitet (VCA): myndigheden i den medlemsstat, hvor IAM-operatøren har sit hovedforretningssted.

b) Uanset litra a), nr. 2), gælder de kravene i dette bilag for godkendelsen af følgende operationer ikke for ikkeerhvervsmæssige operatører, der bruger en flyvemaskine eller en helikopter, som er registreret i et tredjeland, hvis denne godkendelse er udstedt af det pågældende registreringstredjeland:

- 1) performancebaseret navigation (PBN)
- 2) minimumsspecifikationer for navigationspræstation (MNPS)
- 3) luftrum med reducerede vertikale adskillelsesminima (RVSM-luftrum)
- 4) operationer ved lav sigtbarhed (LVO).«

2) Punkt SPA.MNPS.100 affattes således:

»SPA.MNPS.100 MNPS-operationer

Flyvemaskiner og helikoptere må kun flyves i nærmere angivet MNPS-luftrum i overensstemmelse med regionale supplerende procedurer (Regional Supplementary Procedures), hvor MNPS er fastlagt, hvis operatøren har fået den kompetente myndigheds godkendelse til at udføre sådanne operationer.«

3) Punkt SPA.RVSM.100 affattes således:

»SPA.RVSM.100 RVSM-operationer

Flyvemaskiner og helikoptere må kun flyves i nærmere angivet luftrum, hvor et reduceret vertikalt adskillelsesminimum på 300 m (1 000 ft) gælder fra flyveniveau (FL) 290 til og med FL 410, hvis operatøren har fået den kompetente myndigheds godkendelse til at udføre sådanne operationer.«

4) Punkt SPA.LVO.100 affattes således:

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

En operatør af flyvemaskiner eller helikoptere må kun udføre følgende operationer, hvis de er godkendt af den kompetente myndighed:

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

5) Punkt 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), bilag VIII (del-SPO) og bilag IX (del-IAM) i nærværende forordning.«

6) Punkt SPA.EFB.100, litra a), affattes således:

- »a) En erhvervsmæssig lufttransportoperatør af flyvemaskiner eller helikoptere eller en IAM-operatør må kun anvende en EFB-ansøgning af type B, hvis operatøren er blevet godkendt af den kompetente myndighed til en sådan anvendelse.«

7) Følgende tilføjes som [subpart O]:

»SUBPART O

AMBULANCETJENESTER MED BEMANDEDE LUFTFARTØJER MED VTOL-KAPACITET (VEMS)

SPA.VEMS.100 Ambulancetjenester med bemandede luftfartøjer med VTOL-kapacitet (VEMS)

- a) En IAM-operatør må kun yde ambulancetjenester med bemandede luftfartøjer med VTOL-kapacitet (VEMS), hvis operatøren er blevet godkendt af den kompetente myndighed til sådanne operationer.
- b) For at opnå en sådan godkendelse fra den kompetente myndighed skal IAM-operatøren:
- 1) være i besiddelse af et AOC i overensstemmelse med bilag III (del-ORO)
 - 2) gennemføre operationer i overensstemmelse med de relevante krav i bilag IX (del-IAM) og
 - 3) over for den kompetente myndighed godtgøre overensstemmelse med kravene i denne subpart.
- c) IAM-operatøren skal anvende passende vertiports som VEMS-driftssted og hospitaler, medmindre det er godkendt af den kompetente myndighed til at anvende en lokalitet af offentlig interesse på et hospital.
- d) IAM-operatøren kan anvende passende driftssteder med henblik på VEMS-missioner eller VEMS-træningsflyvninger under hensyntagen til:
- 1) luftfartøjets præstationskrav ved start og landing
 - 2) driftsstedets karakteristika, herunder dimensioner, hindringer og overfladetilstand
 - 3) sikker adskillelse af luftfartøjer med VTOL-kapacitet (VCA) fra mennesker på jorden og
 - 4) krav til privatlivets fred, databeskyttelse, ansvar, forsikring, sikkerhed og miljøbeskyttelse.

SPA.VEMS.110 Udstyrskrav i forbindelse med VEMS-operationer

- a) Installation af alle former for særligt medicinsk udstyr i et luftfartøj med VTOL-kapacitet (VCA) skal sammen med evt. efterfølgende ændringer af dette udstyr og anvendelse heraf godkendes i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 748/2012.
- b) For VFR-flyvninger om dagen på ruter eller over områder, der flyves med reference til visuelle landmærker, skal VCA'en have udstyr, der angiver dets egen position og hindringer på en skærm med bevægelig kortpræsentation. Kort- og hindringsdatabase(r)n(e) skal holdes ajour.
- c) Hvad angår VFR-flyvninger om dagen skal VCA'en være udstyret med en anordning til at måle og vise piloten flyvestilling og den stabiliserede kurs eller med andre tilsvarende værktøjer til at afbøde pilotens desorientering i tilfælde af reducerede visuelle referencer.
- d) Alle VCA'er, der anvendes i VEMS-missioner, skal være udstyret med værktøjer, der har ADS-B »out«-kapacitet.
- e) De instrumenter og det udstyr, der er påkrævet i henhold til litra f), skal være certificeret i overensstemmelse med de gældende luftdygtighedskrav.
- f) IAM-operatøren skal sikre, at alle relevante oplysninger er dokumenteret i minimumsudstyrslisten (MEL).

SPA.VEMS.115 Meddelelse

Ud over de krav til instrumenter og udstyr, der gælder for VCA'er i bemandet konfiguration, skal VCA'er, der anvendes til VEMS-flyvninger, have kommunikationsudstyr, der er i stand til at udføre tovejskommunikation med den organisation, som VEMS-flyvningen udføres for, og, hvor det er muligt, kommunikere med beredskabspersonalet på indsatsstedet på jorden.

SPA.VEMS.120 Gennemsigthed og minima for afstand fra skyer

Minima for afsendelsesfasen og en-route-fasen af VEMS-flyvningen skal være dem, der er fastsat i overensstemmelse med punkt SERA.5001. Hvis vejrforholdene i en route-fasen ligger under de gældende minima:

- a) VCA'er, der kun er certificeret til flyvninger i henhold til VFR om dagen, skal lande så hurtigt som praktisk muligt eller vende tilbage til VEMS-basen.
- b) Reserveret.

SPA.VEMS.125 Præstationskrav for VEMS-operationer

VCA'er, der anvendes til VEMS-operationer, skal opereres i overensstemmelse med de gældende præstationskrav, der er fastsat i punkt UAM.POL.VCA.100.

SPA.VEMS.130 Krav til besætning

- a) *Udvælgelse.* IAM-operatøren skal fastlægge kriterier for udvælgelse af besætningsmedlemmer til VEMS-opgaverne under hensyntagen til deres tidligere erfaring.
- b) *Operationel træning.* Alle besætningsmedlemmer skal fuldføre operationel træning i overensstemmelse med de VEMS-procedurer, der er anført i driftshåndbogen.
- c) Reserveret.
- d) *Besætningens sammensætning*

- 1) *Flyvning om dagen.* Minimumsbesætningens sammensætning ved afsendelse til en VEMS-flyvning under VFR-flyvninger om dagen skal være to piloter eller en pilot og et teknisk VEMS-besætningsmedlem.

Efter landing på VEMS-driftsstedet kan efterfølgende flyvninger udføres af én pilot:

- i) hvis der er brug for yderligere lægemidler og/eller medicinsk udstyr, tanke/genoplade eller omplacere luftfartøjet, mens det tekniske VEMS-besætningsmedlem yder lægehjælp på jorden eller
 - ii) hvis det tekniske VEMS-besætningsmedlem yder lægehjælp til den medicinske patient under flyvning eller under transport i et andet køretøj.
- 2) Reserveret.
 - 3) IAM-operatøren skal sikre, at kontinuiteten i bemandingskonceptet opretholdes under hele VEMS-missionen.
- e) *Træning og kontrol af flyvebesætningen og tekniske besætningsmedlemmer*
 - 1) Træning og kontrol skal varetages af tilstrækkeligt kvalificeret personale i overensstemmelse med pensum, som er indeholdt i driftshåndbogen og godkendt af den kompetente myndighed.
 - 2) Besætningsmedlemmer
 - i) Alle relevante elementer i besætningens træningsprogram skal forbedre besætningens kendskab til VEMS-arbejds miljøet og -udstyret, forbedre koordineringen af besætningen og omfatte foranstaltninger til at minimere de risici, der er forbundet med en route-transit under forhold med lav sigtbarhed, udvælgelse af VEMS-driftssteder og indflyvnings- og afgangsprofiler.
 - ii) De foranstaltninger, der er omhandlet i nr. i), skal vurderes ved hjælp af:
 - (A) VMC-duelighedscheck om dagen
 - (B) linjecheck.
 - iii) VEMS-komponenterne i duelighedschecks og linjechecks, der er omhandlet i nr. ii), skal have en gyldighedsperiode på henholdsvis 6 og 12 kalendermåneder.

SPA.VEMS.135 Briefing af lægefaglige passagerer og andet personale

- a) *Lægefaglige passagerer* Inden en VEMS-flyvning eller en serie af VEMS-flyvninger skal lægefaglige passagerer instrueres for at sikre, at de har kendskab til VEMS-arbejds miljøet og -udstyret, kan betjene beredskabsudstyr om bord og kan deltage i indstignings- og udstigningsprocedurer under normale forhold og i nødsituationer.

- b) *Beredskabspersonale på jorden.* Hvis der er ansat beredskabspersonale på jorden, skal IAM-operatøren træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at dette personale er bekendt med VEMS-arbejds miljøet og -udstyret samt de risici, der er forbundet med operationer på jorden på et VEMS-driftssted.
- c) *Medicinske patienter.* Uanset punkt UAM.OP.MVCA.170 i bilag IX (del-IAM) må der kun holdes en briefing, hvis den medicinske patients medicinske tilstand gør det praktisk muligt.

SPA.VEMS.140 Oplysninger, procedurer og dokumentation

- a) IAM-operatøren skal som led i sin risikoanalyse- og risikostyringsproces vurdere, afbøde og minimere de risici, der er forbundet med VEMS-miljøet. IAM-operatøren skal beskrive de afbødende foranstaltninger, herunder driftsprocedurer, i driftshåndbogen.
- b) IAM-operatøren skal sikre, at luftfartøjschefen (PIC) vurderer specifikke risici i forbindelse med en bestemt VEMS-flyvning.
- c) Relevante uddrag af driftshåndbogen skal være tilgængelige for den organisation, som VEMS-operationen udføres for.

SPA.VEMS.145 Faciliteter på VEMS-operationsbasen

- a) Hvis besætningsmedlemmer skal være på standby med en reaktionstid på under 45 minutter, skal der forefindes et særligt egnet opholdssted i nærheden af VEMS-operationsbasen.
- b) På hver VEMS-operationsbase skal flyvebesætningen have adgang til at hente aktuel vejrinformation og vejrudsigter og skal have en tilstrækkelig kommunikationsudveksling med den relevante ATS-enhed. Der skal være passende faciliteter til planlægning af alle relaterede opgaver.

SPA.VEMS.150 Påfyldning af brændstof/aftankning af brændstof/batteriopladning/batteriskift mens passagererne er ved at gå om bord, er om bord eller går fra borde

Procedurer for påfyldning/aftankning/batteriopladning eller batteriskift, hvor opdrifts- og fremdriftsenhederne enten er tændt eller slukket, må kun udføres i overensstemmelse med punkt UAM.OP.MVCA.200 eller punkt UAM.OP.MVCA.205, alt efter hvad der er relevant.

SPA.VEMS.155 Luftfartøjssporingssystem

IAM-operatøren skal oprette og vedligeholde et overvåget luftfartøjssporingssystem i forbindelse med VEMS-operationer under hele VEMS-missionens varighed.»

BILAG VII

Følgende bilag IX tilføjes til forordning (EU) nr. 965/2012:

»

BILAG IX

INNOVATIVE LUFTMOBILITETSOPERATIONER

(DEL-IAM)

SUBPART A

GENERELLE KRAV

IAM.GEN.050 Anvendelsesområde

Dette bilag finder anvendelse på IAM-operationer med bemandede luftfartøjer med VTOL-kapacitet (VCA) i overensstemmelse med visuelflyverreglerne om dagen.

IAM.GEN.055 Kompetent myndighed

IAM-operatørens kompetente myndighed er den myndighed, der er udpeget af den medlemsstat, hvor den pågældende operatør har sit hovedforretningssted eller sin bopæl, eller agenturet, jf. artikel 65 i forordning (EU) 2018/1139.

AFSNIT 1

Luftfartøjer med VTOL-kapacitet (VCA)**IAM.GEN.VCA.050 Anvendelsesområde**

Dette afsnit indeholder generelle krav til driften af VCA'er.

IAM.GEN.VCA.100 Besætningens ansvar

- a) Piloter og andre besætningsmedlemmer er ansvarlige for korrekt udførelse af deres opgaver, som:
 - 1) vedrører sikkerheden for VCA'en og de ombordværende og
 - 2) angivet i VCA-operatørens driftshåndbog.
- b) Piloter og andre besætningsmedlemmer skal opfylde alle følgende betingelser:
 - 1) indberette eventuelle fejl, svigt, funktionsfejl eller defekt, som efter deres opfattelse kan påvirke VCA'ens luftdygtighed eller sikre drift, herunder nødsystemer, hvis de ikke allerede er rapporteret, til luftfartøjschefen
 - 2) indberette enhver hændelse, der har bragt eller kunne have bragt sikkerheden i forbindelse med driften af VCA'en i fare, hvis det ikke allerede er indberettet, til luftfartøjschefen
 - 3) skal overholde de relevante krav i operatørens ordning for indberetning af hændelser
 - 4) overholde de gældende flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser
 - 5) må ikke deaktivere eller slukke rekorderne under flyvningen eller forsætligt slette deres rekorderinger.
- c) Piloter og andre besætningsmedlemmer må ikke udføre opgaver i forbindelse med driften af VCA'en, hvis de befinder sig i en af følgende situationer:
 - 1) hvis de er påvirket af psykoaktive stoffer eller er uegnede på grund af fysiske skader, træthed, medicinering, sygdom eller lignende
 - 2) hvis de ikke opfylder de gældende lægelige krav
 - 3) når de er i tvivl om, hvorvidt de er i stand til at udføre de pålagte opgaver
 - 4) når de ved eller har mistanke om, at de lider af træthed, jf. punkt 7.5 i bilag V til forordning (EU) 2018/1139, eller på anden måde føler sig uegnede i et sådant omfang, at flyvningens sikkerhed kan bringes i fare.

IAM.GEN.VCA.105 Luftfartøjschefens (PIC) ansvar

- a) Ud over at overholde punkt IAM.GEN.VCA.100 skal luftfartøjschefen, så snart vedkommende varetager kommandofunktionerne på den tildelte plads, og indtil de overdrager kommandofunktionerne eller forlader den tildelte plads ved flyvningens afslutning, opfylde alle følgende betingelser:
- 1) være ansvarlig for sikkerheden for alle besætningsmedlemmer, passagerer og gods om bord på VCA'en
 - 2) være ansvarlig for VCA'ens drift og sikkerhed, når opdrifts- og fremdriftsenhederne er tændt
 - 3) være ansvarlig for start, fortsættelse, afbrydelse eller omdirigering af en flyvning af hensyn til sikkerheden
 - 4) har beføjelse til at afgive alle kommandoer og træffe passende foranstaltninger med henblik på at garantere sikkerheden for VCA'en og for de personer og/eller ejendom, der medbringes i den
 - 5) sikre, at alle passagerer er informeret om, hvor nødudgangene befinder sig, og om placering og brug af sikkerheds- og nødudstyr, alt efter hvad der er relevant
 - 6) sikre, at alle passagerer orienteres om, hvornår og hvordan de skal kommunikere med flyvebesætningsmedlemmet/flyvebesætningsmedlemmerne under flyvningen
 - 7) sikre, at alle operationelle procedurer og tjeklister overholdes i overensstemmelse med VCA-operatørens driftshåndbog
 - 8) ikke tillade noget besætningsmedlem at udøve nogen aktivitet under kritiske faser af flyvningen, bortset fra de opgaver, der er nødvendige for VCA'ens operationelle sikkerhed
 - 9) sikre, at rekorderne ikke deaktiveres eller slukkes under flyvningen, og at deres rekorderinger ikke slettes forsætligt
 - 10) træffe afgørelse om godkendelse af en VCA, som ikke er funktionsdygtig, i overensstemmelse med VCA'ens liste over konfigurationsafvigelser eller minimumsudstyrlisten og VCA's tekniske logbog
 - 11) sikre, at inspektionen før flyvning er udført i overensstemmelse med de gældende krav til vedvarende luftdygtighed
 - 12) sikre, at det relevante nødudstyr til stadighed er lettilgængeligt til umiddelbar anvendelse
 - 13) ved flyvningens afslutning registrere driftsoplysninger og alle kendte eller formodede fejl i VCA'en for at sikre fortsat flyvesikkerhed i overensstemmelse med kravene til rapportsystemet for vedvarende luftdygtighed.
- b) PIC'en skal i en nødsituation, som kræver øjeblikkelig beslutning og indsats, træffe enhver foranstaltning, som vedkommende anser for nødvendig under de gældende omstændigheder. I sådanne tilfælde kan PIC'en af hensyn til sikkerheden afvige fra regler, operationelle procedurer og metoder.
- c) PIC'en skal hurtigst muligt over for den relevante lufttrafiktjeneste (ATS) indberette eventuelle farlige vejrforhold eller flyveforhold under flyvningen, som sandsynligvis kan forringe andre VCA'ers sikkerhed.

IAM.GEN.VCA.110 Luftfartøjschefens bemyndigelse

IAM-operatøren skal træffe alle rimelige foranstaltninger for at sikre, at alle personer om bord på VCA'en overholder alle retmæssige ordrer, som luftfartøjschefen udsteder for at opretholde sikkerheden om bord på VCA'en og for personer eller ejendom, der befordres deri.

IAM.GEN.VCA.120 Fælles sprog

IAM-operatøren skal sikre, at alle besætningsmedlemmer kan kommunikere med hinanden på et fælles sprog.

IAM.GEN.VCA.130 Tænding af opdrifts- og fremdriftsenheder

VCA'ens opdrifts- og fremdriftsenheder må kun tændes med henblik på flyvning af en kvalificeret pilot ved VCA's betjeningsorganer.

IAM.GEN.VCA.140 Bærbart elektronisk udstyr

IAM-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 VCA'ens systemer og udstyr, om bord.

IAM.GEN.VCA.141 Anvendelse af electronic flight bags (EFB'er)

- a) Hvis en EFB anvendes om bord på luftfartøjet, skal IAM-operatøren sikre, at den ikke har en negativ indvirkning på VCA'ens systemer og udstyr eller flyvebesætningsmedlemmets evne til at operere VCA'en.
- b) IAM-operatøren må ikke anvende en EFB-applikation af type B, medmindre den er godkendt i overensstemmelse med subpart M i bilag V (del-SPA).

IAM.GEN.VCA.145 Oplysninger om nød- og overlevelsesudstyr om bord på VCA'en

IAM-operatøren skal sikre, at der til enhver tid foreligger lister med oplysninger om det nød- og overlevelsesudstyr, som forefindes om bord på alle operatørens VCA'er, og at disse umiddelbart kan meddeles redningscentralerne.

IAM.GEN.VCA.155 Transport af krigsvåben og krigsmateriel

IAM-operatøren må ikke acceptere krigsvåben eller krigsmateriel til luftbefordring i VCA'en.

IAM.GEN.VCA.160 Transport af sportsvåben og -ammunition

- a) IAM-operatøren må ikke acceptere sportsvåben til luftbefordring i VCA'en, medmindre:
 - 1) disse kan anbringes i VCA'en på et sted, som passagererne ikke har adgang til under flyvningen og
 - 2) al ammunition aflæsses og transporteres adskilt fra sportsvåbnene.

IAM.GEN.VCA.165 Metode til befordring af personer

IAM-operatøren skal træffe alle rimelige foranstaltninger for at sikre, at ingen personer befinder sig i nogen del af VCA'en under flyvning, som ikke er konstrueret eller udpeget til personers ophold, undtagen når en person træffer en foranstaltning, der er nødvendig af hensyn til sikkerheden for VCA'en eller for personer, dyr eller varer, der transporteres i VCA'en.

IAM.GEN.VCA.170 Psykoaktive stoffer

- a) IAM-operatøren træffer alle rimelige foranstaltninger for at sikre, at personer, som er påvirket af psykoaktive stoffer i en sådan grad, at det kan bringe VCA'ens eller de ombordværendes sikkerhed i fare, ikke får adgang til eller opholder sig i VCA'en.
- b) IAM-operatøren skal udvikle og gennemføre en objektiv, gennemsigtig og ikkediskriminerende politik og procedure for forebyggelse og afsløring af misbrug af psykoaktive stoffer blandt piloter og andet sikkerhedsfølsomt personale under IAM-operatørens direkte kontrol for at sikre, at VCA'ens og de ombordværendes sikkerhed ikke bringes i fare.
- c) Hvis piloter eller andet sikkerhedsfølsomt personale testes positivt for psykoaktive stoffer, underretter IAM-operatøren den kompetente myndighed og den myndighed, der er ansvarlig for piloterne og det pågældende personale.

IAM.GEN.VCA.175 Fare for sikkerheden

- a) IAM-operatøren træffer alle rimelige foranstaltninger for at sikre, at ingen personer handler uforsvarligt, forsætligt eller forsømmeligt eller undlader at handle og derved:
 - 1) bringer sikkerheden i fare på VCA'en eller for de personer, der er om bord eller
 - 2) bevirker eller tillader, at VCA'en bringer personer eller ejendom i fare.
- b) IAM-operatøren skal sikre, at piloter underkastes en psykologisk vurdering, inden de påbegynder flyveoperationer, med henblik på at:
 - 1) identificere piloternes psykologiske egenskaber og egnethed i forhold til deres arbejdsmiljø og
 - 2) mindske sandsynligheden for, at piloter griber negativt ind i den sikre drift af VCA'en.

IAM.GEN.VCA.176 Pilotstøtteprogram

- a) IAM-operatøren muliggør, letter og sørger for, at der er adgang til et proaktivt støtteprogram uden elementer af straf, som kan hjælpe og støtte piloterne med at erkende, håndtere og overvinde eventuelle problemer, der kan indvirke negativt på deres evne til at udføre deres certifikatrettigheder på sikker vis.
- b) Med forbehold af gældende EU-ret om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger er beskyttelse af fortroligheden af personoplysninger en forudsætning for et effektivt pilotstøtteprogram.

IAM.GEN.VCA.185 Oplysninger, der skal opbevares på jorden

- a) IAM-operatøren skal for hver flyvnings eller række af flyvningers varighed sikre, at oplysninger, der er relevante for flyvningen eller rækken af flyvninger, og som er relevante for den pågældende type operation:
 - 1) opbevares på jorden og
 - 2) opbevares, indtil det er duplikeret på det sted, hvor de vil blive opbevaret eller, hvis dette ikke er praktisk muligt,
 - 3) transporteres i en brandsikker beholder i VCA'en.
- b) De oplysninger, der er nævnt i litra a), skal omfatte følgende:
 - 1) en kopi af den operationelle flyveplan
 - 2) kopier af den eller de relevante dele af rapporter om luftfartøjets vedvarende luftdygtighed
 - 3) rutespecifikke NOTAM-dokumenter, hvis sådanne er specifikt udarbejdet af IAM-operatøren
 - 4) masse- og balancedokumentation
 - 5) notifikation vedrørende speciel last.

IAM.GEN.VCA.190 Fremlæggelse af dokumentation og optegnelser

Luftfartøjschefen skal inden for en rimelig frist efter at være blevet anmodet herom af en person, der er bemyndiget af en myndighed, forsyne den pågældende med den dokumentation, der skal medbringes om bord, i papirform eller digital form.

IAM.GEN.VCA.195 Opbevaring, fremlæggelse, beskyttelse og anvendelse af rekorderinger

- a) Efter et havari, en alvorlig hændelse eller en begivenhed, der er identificeret af den undersøgende myndighed, skal IAM-operatøren opbevare de originale registrerede data fra rekorderen, som medbringes i VCA'en i overensstemmelse med dette bilags subpart D, i en periode på 60 dage, eller indtil den undersøgende myndighed giver anden anvisning.
- b) IAM-operatøren skal foretage operationelle kontroller og evalueringer af rekorderingerne for at sikre, at rekorderen fortsat er funktionsdygtig.
- c) IAM-operatøren skal sikre, at rekorderinger af flyveparametre, der skal rekorderes på en rekorder, bevares. Med henblik på afprøvning og vedligeholdelse af rekorderen kan op til 1 time af det ældste registrerede materiale på afprøvnings-tidspunktet slettes.
- d) IAM-operatøren skal opbevare og vedligeholde ajourført dokumentation, som indeholder de oplysninger, der er nødvendige for at kunne konvertere rå flyvedata til flyveparametre udtrykt i tekniske enheder.
- e) IAM-operatøren skal fremlægge alle rekorderinger, der er lagret, hvis den kompetente myndighed anmoder herom.

- f) Med forbehold af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 (*) og (EU) 2016/679 (**) gælder følgende:
- 1) bortset fra at sikre, at en optager er brugbar, må akustiske rekorderinger ikke videregives eller anvendes, medmindre alle følgende betingelser er opfyldt:
 - i) der er tilrettelagt en procedure for håndtering og transskription af sådanne akustiske rekorderinger
 - ii) alle berørte piloter og vedligeholdelsespersonalet har på forhånd givet deres samtykke
 - iii) sådanne akustiske rekorderinger anvendes kun til opretholdelse eller forbedring af sikkerheden
 - 2) ved inspektion af en optagers akustiske rekorderinger for at sikre, at denne rekorder er funktionsdygtig, skal IAM-operatøren beskytte disse akustiske rekorderinger mod brud på privatlivets fred og sikre, at de ikke videregives eller anvendes til andre formål end at sikre, at rekorderen er funktionsdygtig
 - 3) flyveparametre, der rekorderes af en rekorder, må ikke bruges til andre formål end undersøgelser af et havari eller en indberetningspligtig hændelse, medmindre sådanne rekorderinger opfylder en eller flere af følgende betingelser:
 - i) de anvendes udelukkende af IAM-operatøren til luftdygtigheds- eller vedligeholdelsesformål
 - ii) de anonymiseres
 - iii) de videregives under anvendelse af sikre procedurer
 - 4) bortset fra at sikre en rekorders funktionsdygtighed må rekorderede billeder af cockpittet ikke videregives eller anvendes, medmindre alle følgende betingelser er opfyldt:
 - i) der er tilrettelagt en procedure for håndtering af sådanne visuelle rekorderinger
 - ii) alle berørte piloter og vedligeholdelsespersonalet har på forhånd givet deres samtykke
 - iii) sådanne visuelle rekorderinger anvendes kun til opretholdelse eller forbedring af sikkerheden
 - 5) når billeder af cockpittet, der er registreret af en rekorder, inspiceres for at sikre, at den pågældende rekorder er funktionsdygtig, så:
 - i) må billeder af cockpittet ikke videregives eller anvendes til andre formål end at sikre, at rekorderen fungerer
 - ii) hvis piloters eller passagerers legemsdele sandsynligvis vil kunne ses på billederne, skal operatøren sikre, at disse billeder beskyttes mod brud på privatlivets fred.

IAM.GEN.VCA.200 Transport af farligt gods i henhold til en særlig godkendelse

- a) Lufttransport af farligt gods skal som minimum udføres i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 18 og gældende tekniske instruktioner (TI).
- b) IAM-operatøren skal være godkendt til lufttransport af farligt gods i overensstemmelse med subpart G i bilag V (del-SPA).
- c) IAM-operatøren skal fastlægge procedurer med henblik på sikre, at alle rimelige foranstaltninger iværksættes for at forhindre, at ikke-angivet eller forkert angivet farligt gods fejlagtigt medbringes om bord.
- d) IAM-operatøren skal sikre, at alt personale, herunder tredjepartspersonale, der er involveret i modtagelse, håndtering, lastning og losning af gods, er informeret om operatørens operationelle godkendelse og begrænsninger med hensyn til transport af farligt gods ad luftvejen og får de oplysninger, der er nødvendige for udførelsen af deres opgaver som krævet i TI.
- e) IAM-operatøren skal i overensstemmelse med TI sikre, at passagererne får oplysninger om transport af farligt gods om bord.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF (EUT L 295 af 12.11.2010, s. 35).

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

- f) IAM-operatøren skal i overensstemmelse med TI øjeblikkelig underrette den kompetente myndighed og den relevante myndighed i den stat, hvor hændelsen fandt sted, i tilfælde af:
 - 1) alle ulykker eller hændelser, der involverer farligt gods
 - 2) opdagelse af ikke-angivet eller forkert angivet farligt gods i fragt eller post eller
 - 3) opdagelse af farligt gods medbragt af passagerer eller besætningsmedlemmer eller i deres bagage, når dette ikke er i overensstemmelse med del 8 i TI.
- g) IAM-operatøren skal sikre, at der på fragtmottagelsesstederne forefindes opslag med oplysninger om transporten af farligt gods i overensstemmelse med TI.

IAM.GEN.VCA.205 Transport af farligt gods uden en særlig godkendelse

- a) Lufttransport af farligt gods skal som minimum udføres i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 18 og gældende TI.
- b) Farligt gods kan transporteres af operatører om bord på en VCA uden den specifikke godkendelse, der kræves i henhold til subpart G i bilag V (del-SPA), hvis:
 - 1) det ikke er omfattet af TI i overensstemmelse med del 1 eller
 - 2) det medbringes af passagerer eller besætningsmedlemmer eller i deres bagage i overensstemmelse med del 8 i TI.
- c) IAM-operatører, der ikke er godkendt i overensstemmelse med subpart G i bilag V (del-SPA), skal udarbejde et træningsprogram for håndtering af farligt gods, der opfylder kravene i bilag 18 til Chicagokonventionen og det gældende TI.
- d) IAM-operatøren skal sikre, at passagererne får oplysninger om transporten af farligt gods i overensstemmelse med de tekniske instruktioner.
- e) IAM-operatøren skal fastlægge procedurer med henblik på sikre, at alle rimelige foranstaltninger iværksættes for at forhindre, at ikke-angivet farligt gods fejlagtigt medbringes om bord.
- f) IAM-operatøren skal i overensstemmelse med TI øjeblikkelig underrette den kompetente myndighed og den relevante myndighed i den stat, hvor hændelsen fandt sted, i tilfælde af:
 - 1) alle ulykker eller hændelser, der involverer farligt gods
 - 2) at ikke-angivet farligt gods opdages i gods eller post eller
 - 3) opdagelse af farligt gods medbragt af passagerer eller besætningsmedlemmer eller i deres bagage, når dette ikke er i overensstemmelse med del 8 i TI.

AFSNIT 2

Bemandede luftfartøjer med VTOL-kapacitet (MVCA)

IAM.GEN.MVCA.050 Anvendelsesområde

I dette afsnit fastsættes yderligere krav til IAM-operationer med bemandede luftfartøjer med VTOL-kapacitet (MVCA).

IAM.GEN.MVCA.135 Adgang til cockpittet

- a) IAM-operatøren skal sikre, at ingen personer, bortset fra den pilot, som er udpeget til en flyvning, får adgang til eller befordres i cockpittet, medmindre vedkommende person:
 - 1) er et operativt besætningsmedlem
 - 2) er repræsentant for den kompetente myndighed eller inspektionsmyndigheden, hvis dette er nødvendigt for udførelsen af deres officielle opgaver eller
 - 3) tilladt af og befordret i overensstemmelse med luftfartsforetagendets driftshåndbog.
- b) Luftfartøjschefen skal sikre, at:
 - 1) adgang til cockpittet ikke skaber forvirring og/eller forstyrrer operationen af luftfartøjet og
 - 2) alle personer, som befordres i cockpittet, er gjort bekendt med de relevante sikkerhedsprocedurer.
- c) Det er luftfartøjschefens ansvar at træffe den endelige afgørelse om adgang til VCA'ens cockpit.

IAM.GEN.MVCA.180 Dokumenter, håndbøger og oplysninger, der skal medbringes om bord på hver flyvning

- a) Følgende dokumenter, håndbøger og oplysninger i papirform eller digital form skal medbringes på hver VCA-flyvning og skal være let tilgængelige med henblik på inspektion:
- 1) flyvehåndbogen (AFM) eller tilsvarende dokument(er)
 - 2) luftfartøjets originale registreringsbevis
 - 3) det originale luftdygtighedsbevis (CofA)
 - 4) støjcertifikatet, herunder en engelsk oversættelse deraf, hvis en sådan er stillet til rådighed af den myndighed, der er ansvarlig for udstedelse af støjcertifikatet
 - 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
 - 7) den originale luftfartøjsradiolicens, hvis relevant
 - 8) tredjeparts ansvarsforsikringspolice(r)
 - 9) rejselogbogen eller tilsvarende for luftfartøjet
 - 10) dokumentation for vedvarende luftdygtighed, alt efter hvad der er relevant
 - 11) indholdet af den indleverede ATS-flyveplan, hvis relevant
 - 12) aktuelle og passende luftfartskort for den planlagte flyverute og alle ruter, som flyvningen med rimelighed kan forventes omdirigeret til
 - 13) procedurer og oplysninger om visuelle signaler, som bruges af luftfartøjer, der interceper eller interceptes
 - 14) oplysninger om eftersøgnings- og redningstjenester i området for den planlagte flyvning, som skal være let tilgængelige i luftfartøjet
 - 15) de nuværende dele af driftshåndbogen, som er relevante for piloternes opgaver, og som skal være let tilgængelige for disse piloter
 - 16) minimumsudstyrslisten
 - (17) relevante meddelelser til flyvere (NOTAM) og AIS-instruktionsdokumenter
 - 18) de relevante meteorologiske oplysninger
 - 19) fragt- og/eller passagermanifest
 - 20) masse- og balancedokumentation
 - 21) den operationelle flyveplan, hvis det er påkrævet
 - 22) underretning om specielle passagerkategorier, hvis det er relevant og
 - 23) anden dokumentation, der kan være relevant for flyvningen, eller som kræves af de stater, der berøres af flyvningen.
- b) De dokumenter, håndbøger og oplysninger, der medbringes på hver flyvning, skal være tilgængelige for autoriserede personer og være anvendelige og pålidelige.
- c) I tilfælde af tab eller tyveri af dokumenter nævnt i litra a), nr. 2)-8), kan operationen, uanset litra a), fortsættes, indtil flyvningen når sit bestemmelsessted eller et sted, hvor erstatningsdokumenter kan fremskaffes.

IAM.GEN.MVCA.181 Dokumenter og oplysninger, der ikke må medbringes om bord

- a) Uanset punkt IAM.GEN.MVCA.180 kan følgende dokumenter og oplysninger for IAM-operationer i overensstemmelse med visuelflyvereglerne om dagen, start og landing i samme vertiport inden for 24 timer eller forblive i et lokalområde, der er angivet i driftshåndbogen, opbevares ved vertiporten i stedet for at blive transporteret om bord på hver flyvning:
- 1) støjcertifikatet
 - 2) luftfartøjsradiolicensen
 - 3) rejselogbogen eller tilsvarende

- 4) dokumentation for vedvarende luftdygtighed
- 5) meddelelser til flyvere (NOTAM) og AIS-instruktionsdokumenter
- 6) meteorologiske oplysninger
- 7) underretning om særlige passagerkategorier hvis det er relevant og
- 8) masse- og balancedokumentation.

SUBPART B

OPERATIONELLE PROCEDURER

AFSNIT 1

Luftfartøjer med VTOL-kapacitet (VCA)**UAM.OP.VCA.050 Anvendelsesområde**

I dette afsnit fastsættes krav til IAM-operationer med luftfartøjer med VTOL-kapacitet (VCA).

UAM.OP.VCA.101 Kontrol af højdemåler og højdemålerindstillinger

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

UAM.OP.VCA.125 Taxiing og bevægelse på jorden

- a) IAM-operatøren skal fastlægge standard- og beredskabsprocedurer for taxiing af VCA'er (i luften og på jorden) og for flytning af VCA'er på jorden for at sikre sikker drift af VCA'en ved vertiporten, omdirigeringsstedet eller VEMS-driftsstedet. IAM-operatøren skal navnlig tage hensyn til risikoen for kollision mellem en VCA i færd med taxiing eller en VCA, der flyttes, og et andet luftfartøj eller andre genstande samt risikoen for skader på jordpersonalet. IAM-operatørens procedurer koordineres med operatøren af vertiporten, omdirigeringsstedet eller driftsstedet, alt efter hvad der er relevant.
- b) VCA'en skal taxiies på trafikområdet på en vertiport, et omdirigeringssted eller et VEMS-driftssted:
 - 1) af en behørigt kvalificeret pilot, som styrer VCA'en eller
 - 2) når der er tale om taxiing på jorden uden passagerer til et andet formål end start, af en person, der styrer VCA'en, og som er udpeget af IAM-operatøren, efter at have modtaget passende træning og instruktioner.
- c) IAM-operatøren skal sikre, at en VCA's bevægelse på jorden på trafikområdet på en vertiport, et omdirigeringssted eller et VEMS-driftssted udføres eller overvåges af personale, der har modtaget passende træning og instruktioner.

UAM.OP.VCA.130 Procedurer for støjbekæmpelse

- a) Ved udarbejdelsen af driftsprocedurer skal IAM-operatøren tage hensyn til behovet for at minimere virkningen af støj og eventuelle offentliggjorte procedurer for støjbekæmpelse.
- b) IAM-operatørens procedurer skal:
 - 1) sikre, at sikkerhedshensyn prioriteres højere end støjbekæmpelse og
 - 2) være enkle og sikre at gennemføre ved ikke at øge flyvebesætningens arbejdsbyrde væsentligt i kritiske faser af flyvningen.

UAM.OP.VCA.135 Ruter og driftsområder

- a) IAM-operatøren skal sikre, at der kun udføres flyvninger på de ruter og inden for de områder, hvor:
 - 1) faciliteter i rummet og faciliteter og tjenester på jorden, samt meteorologiske tjenester, er tilstrækkelige til den planlagte operation

- 2) der findes passende vertiporte, omdirigeringssteder eller VEMS-driftssteder, der gør det muligt at foretage en landing i tilfælde af kritiske fejl ved VCA'en
 - 3) VCA'ens ydeevne er tilstrækkelig til at overholde kravene til minimumsflyvehøjde
 - 4) VCA'ens udstyr opfylder mindstekravene til den planlagte operation og
 - 5) der er egnede kort og diagrammer til rådighed.
- b) IAM-operatøren skal sikre, at operationer udføres i overensstemmelse med eventuelle begrænsninger vedrørende ruter eller operationsområder, som er pålagt af den kompetente myndighed.

UAM.OP.VCA.145 Fastsættelse af minimumsflyvehøjder

- a) For alle rutesegmenter, der skal flyves, skal IAM-operatøren fastlægge:
- 1) minimumsflyvehøjder, der giver den krævede lodrette frihøjde fra terræn og hindringer under hensyntagen til de relevante krav i dette bilags subpart C og de minima, der er fastsat af den stat, hvor operationen finder sted og
 - 2) en metode, hvormed piloten kan bestemme de højder, der er omhandlet i punkt 1).
- b) Metoden til fastsættelse af minimumsflyvehøjder skal godkendes af den kompetente myndighed.
- c) Hvis de minimumsflyvehøjder, der er fastsat af IAM-operatøren og den stat, hvor operationen finder sted, afviger fra hinanden, finder de højeste værdier anvendelse.

UAM.OP.VCA.190 Brændstof-/energiordning — generelt

- a) IAM-operatøren skal etablere, gennemføre og vedligeholde en brændstof-/energiordning, der omfatter politikker og procedurer for:
- 1) planlægning af brændstof-/energi og genplanlægning af brændstof-/energi under flyvning
 - 2) udvælgelse af vertiports, omdirigeringssteder eller VEMS-driftssteder og
 - 3) styring af brændstof-/energi under flyvning
- b) Brændstof-/energiordningen skal:
- 1) være egnet til den påtænkte operation og
 - 2) svare til IAM-operatørens kapacitet til at støtte gennemførelse heraf.
- c) Brændstof-/energiordningen skal inkluderes i driftshåndbogen.
- d) Brændstof-/energiordningen og enhver ændring heraf kræver forudgående godkendelse fra den kompetente myndighed.

UAM.OP.VCA.191 Brændstof-/energiordning — Planlægning af brændstof-/energi og genplanlægning af brændstof/energi under flyvning

IAM-operatøren skal sikre, at:

- a) VCA'en medfører en tilstrækkelig mængde brugbart brændstof/brugbar energi til på sikker vis at kunne gennemføre den planlagte flyvning og tillade afvigelser fra den planlagte operation
- b) den planlagte mængde brugbart brændstof/brugbar energi til den planlagte flyvning er baseret på følgende:
- 1) brændstof-/energiforbrugsdata i flyvehåndbogen eller aktuelle luftspecifikke data fra et system til overvågning af brændstof-/energiforbrug
 - 2) betingelser, hvorunder flyvningen skal gennemføres, herunder, men ikke begrænset til:
 - i) præstation, der kræves for den planlagte flyvning til bestemmelsesstedet, herunder vertiporte, omdirigeringssteder eller driftssteder, der er udvalgt langs ruten
 - ii) påregnede masser
 - iii) NOTAM'er
 - iv) forventede meteorologiske forhold

- v) virkningerne af udskudte vedligeholdelselementer i overensstemmelse med IAM-operatørens minimumsudstysliste og/eller af konfigurationsafvigelser i overensstemmelse med IAM-operatørens konfigurationsafvigelsesliste
- vi) forventet afgang og ankomst og forventede forsinkelser
- 3) energilagringensenheders effektivitet og kapacitet under de planlagte driftsforhold under hensyntagen til nedbrydningen af disse energilagringenheder, hvor det er relevant
- c) beregningen før flyvning af brugbart brændstof/brugbar energi og reserver til en flyvning omfatter:
 - 1) brændstof/energi til kørsel på jorden må ikke være mindre end den mængde, der forventes anvendt før start
 - 2) brændstof/energi til flyvningen, som skal være den mængde brændstof/energi, der er nødvendig for at sætte luftfartøjet i stand til at flyve fra start eller fra tidspunktet for genplanlægningen under flyvningen til landing på destinationsstedet, omdirigeringsstedet eller driftsstedet under hensyntagen til driftsbetingelserne i litra b), nr. 2)
 - 3) brændstof/energi til ruteserve er den mængde brændstof/energi, der er nødvendig for at kompensere for uforudsete faktorer, som kan påvirke forbruget af brændstof/energi frem til ankomstvertiporten, omdirigeringsstedet eller driftsstedet
 - 4) endeligt reservebrændstof/endelig reserveenergi, der bestemmes på grundlag af følgende:
 - i) en repræsentativ tid, der er angivet i flyvehåndbogen til udførelse af en go-around fra et beslutningspunkt ved landing (LDP) og tilbage til det pågældende LDP under hensyntagen til VCA'ens certificerede minimumspræstation (CMP)
 - ii) konservative omgivende forhold med hensyn til brændstof-/energiforbrug
 - iii) en passende konfiguration/hastighed til udførelse af go-around og indflyvningsprocedurer
 - iv) et konservativt brændstof-/energiforbrug
 - 5) yderligere brændstof/energi, som skal være mængden af brændstof/energi for at sætte VCA'en i stand til at foretage en sikker landing på en vertiport, omdirigeringssted eller et driftssted, der er valgt langs ruten, under hensyntagen til VCA'ens CMP på et hvilket som helst punkt på ruten ekstra brændstof/energi er kun påkrævet, hvis den mængde af brændstof/energi, der er beregnet i henhold til litra c), nr. 2) og litra c), nr. 3), ikke er tilstrækkelig i tilfælde af en sådan hændelse
 - 6) ekstra brændstof/energi til at tage højde for forventede forsinkelser eller specifikke operationelle begrænsninger og
 - 7) skønsmæssig mængde brændstof/energi, hvis det kræves af luftfartøjschefen
- d) hvis en flyvning skal fortsætte ad en anden rute eller til en anden destinationsvertiport, et andet omdirigeringssted eller et andet driftssted end det oprindeligt planlagte, omfatter procedurene for genplanlægning under flyvningen med henblik på beregning af den krævede brugbare brændstof/energi dem, der er omhandlet i litra b), nr. 2), og i litra c), nr. 2)-6).

UAM.OP.VCA.195 Brændstof-/energiordning — styring af brændstof/energi under flyvning

- a) IAM-operatøren skal fastsætte politikker og procedurer for at sikre, at der udføres kontroller af brændstof/energi under flyvningen samt brændstof-/energistyring.
- b) Luftfartøjschefen skal overvåge den resterende mængde brugbart brændstof/brugbar energi i VCA'en for at sikre, at den er beskyttet og ikke mindre end den mængde brændstof/energi, der kræves for at fortsætte til den valgte bestemmelsesvertiport, omdirigeringsstedet eller VEMS-driftsstedet, hvor der kan foretages en sikker landing.
- c) Når en ændring af klareringen til at fortsætte til en specifik vertiport, et specifikt omdirigeringssted eller et specifikt VEMS-driftssted, hvor luftfartøjschefen har forpligtet sig til at lande, resulterer i en landing med en mængde endeligt reservebrændstof/endelig reserveenergi, der er mindre end den planlagte mængde, meddeler luftfartøjschefen luftfartstjenesteudøveren statussen »mindste brændstofmængde« ved at melde »MINIMUM BRÆNDSTOF« (MINIMUM FUEL).
- d) Luftfartøjschefen afgiver meldingen »nødsituation for brændstof/energi« ved at udsende »MAYDAY MAYDAY MAYDAY BRÆNDSTOF« (MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL), når mængden af brugbart brændstof/brugbar energi, der efter beregningerne er tilgængeligt ved landing på den nærmeste vertiport, den nærmeste flyveplads eller det nærmeste VEMS-driftssted, hvor en sikker landing kan gennemføres, er mindre end mængden af planlagt endeligt reservebrændstof/endelig reserveenergi.

UAM.OP.VCA.210 Piloter på de udpegede stationer

- a) Under start og landing skal den pilot, der skal være i tjeneste, befinde sig på den tildelte plads.

- b) I alle andre faser af flyvningen skal den pilot, der skal være i tjeneste, forblive på sin plads, medmindre fraværet er nødvendigt for udførelsen af opgaver i forbindelse med operationen eller af hensyn til fysiologiske behov. Hvis fraværet er nødvendigt af ovennævnte årsager, overdrages kontrollen af VCA'en til en anden behørigt kvalificeret pilot.
- c) I alle faser af flyvningen skal den pilot, der er i tjeneste, forblive årvågen. Hvis piloten konstaterer manglende årvågenhed, skal der træffes passende modforanstaltninger.

UAM.OP.VCA.245 Vejrforhold

IAM-operatøren skal sikre, at luftfartøjet opereres inden for de vejrmæssige driftsbegrænsninger, som det er certificeret til, og under hensyntagen til aktuelle og forventede vejrforhold under hele flyvningen.

UAM.OP.VCA.250 Is og andre former for kontaminering — jordprocedurer

- a) IAM-operatøren skal udarbejde procedurer, som skal følges, når det af hensyn til VCA'ens sikre drift er nødvendigt at foretage afisning og forebyggelse af isdannelse og hermed forbundne inspektioner af VCA'en på jorden.
- b) Luftfartøjschefen må kun påbegynde start, hvis VCA'en er fri for enhver deponering, der kan påvirke dens præstation eller kontrollerbarhed negativt, jf. flyvehåndbogen.

UAM.OP.VCA.255 Is og andre former for kontaminering — flyveprocedurer

- a) IAM-operatøren skal indføre procedurer for flyvning under forventede eller faktiske isforhold.
- b) Luftfartøjschefen må ikke påbegynde en flyvning eller bevidst flyve ind i områder, hvor der forventes eller allerede hersker isforhold, medmindre VCA'en er certificeret og udstyret med henblik på at operere under sådanne forhold.
- c) Hvis den faktiske isdannelse overstiger den grad af isdannelse, som luftfartøjet er certificeret til, eller hvis et luftfartøj, der ikke er certificeret til flyvning under kendte isforhold, støder på isdannelse, skal luftfartøjschefen straks forlade området og om nødvendigt erklære en nødsituation for ATS.

UAM.OP.VCA.260 Olieforsyning

Hvor det er relevant, må luftfartøjschefen kun påbegynde en flyvning eller fortsætte i tilfælde af genplanlægning under flyvning, når vedkommende finder det godtgjort, at VCA'en medfører mindst den planlagte mængde olie til at gennemføre flyvningen sikkert under hensyn til de forventede operationelle forhold.

UAM.OP.VCA.265 Startforhold

Inden starten påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig, at:

- a) vejrforholdene på vertiporten, omdirigeringsstedet eller VEMS-driftsstedet og tilstanden af den startflade, der påtænkes anvendt, ikke forhindrer luftfartøjschefen i at udføre sikker start og afgang og
- b) de fastsatte operationelle minima for vertiporten, omdirigeringsstedet eller VEMS-driftsstedet, alt efter hvad der er relevant, vil blive overholdt.

UAM.OP.VCA.270 Minimumsflyvehøjder

Luftfartøjschefen må ikke flyve under angivne minimumsflyvehøjder, bortset fra:

- a) når det er nødvendigt for at starte eller lande eller
- b) i forbindelse med nedstigning i overensstemmelse med procedurer godkendt af den kompetente myndighed.

UAM.OP.VCA.275 Simulerede unormale situationer eller nødsituationer under flyvning

Ved transport af passagerer eller gods må luftfartøjschefen ikke simulere unormale situationer eller nødsituationer, der kræver anvendelse af unormale procedurer eller nødprocedurer.

UAM.OP.VCA.290 Påvisning af sandsynlighed

Hvis luftfartøjschefen eller et terrænadvarselssystem konstaterer, at der er unødig nærhed til jorden og/eller hindringer, der befinder sig horisontalt i forhold til VCA'en, skal luftfartøjschefen straks træffe korrigerende foranstaltninger for at etablere sikre flyveforhold.

UAM.OP.VCA.300 Indflyvnings- og landingsforhold

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

- a) vejrforholdene på vertiporten, omdirigeringsstedet eller VEMS-driftsstedet ikke forhindrer luftfartøjschefen i at foretage sikker indflyvning, landing eller go-around i betragtning af de præstationsoplysninger, der er indeholdt i driftshåndbogen og
- b) de fastsatte operationelle minima for vertiport eller sigtbarhed og minima for afstand fra skyer for flyvninger, der udføres i overensstemmelse med visuelflyvere reglerne om dagen, skal overholdes.

UAM.OP.VCA.315 Flyvetimer — rapportering

IAM-operatøren skal underrette den kompetente myndighed om de fløjne timer for hver helikopter, der er benyttet i det foregående kalenderår.

AFSNIT 2

Bemandede luftfartøjer med VTOL-kapacitet (MVCA)**UAM.OP.MVCA.050 Anvendelsesområde**

I dette afsnit fastsættes yderligere krav til IAM-operationer med bemandede luftfartøjer med VTOL-kapacitet (MVCA).

UAM.OP.MVCA.100 Anvendelse af lufttrafiktjenester (ATS)

IAM-operatøren skal sikre, at:

- a) der anvendes en ATS, der passer til det luftrum, hvor operationen udføres, og til de gældende regler for luften, når sådanne foreligger
- b) operationelle instruktioner under flyvning, der indebærer en ændring af ATS-flyveplanen, koordineres med den relevante ATS-enhed, inden de fremsendes til VCA'en
- c) eftersøgnings- og redningstjenesteordninger kan opretholdes, når brugen af ATS i det luftrum, hvor operationen udføres, ikke er påkrævet for VFR-flyvninger om dagen
- d) for operationer i luftrum, der af den kompetente myndighed er udpeget som U-space-luftrum, og hvor en luftfartstjenesteudøver ikke udøver flyvekontrolltjenester, gør VCA'en løbende sig elektronisk synlig for U-space-tjenesteudøvere.

UAM.OP. MVCA.107 Tilstrækkelige vertiporte og omdirigeringssteder

- a) IAM-operatøren skal anvende passende vertiports til sine normale operationer og til omdirigering fra den planlagte rute efter behov.
- b) Uanset litra a) kan IAM-operatøren anvende en eller flere passende omdirigeringssteder en route til om nødvendigt at omdirigere fra den planlagte rute.
- c) En vertiport anses for at være passende, hvis den på det forventede anvendelsestidspunkt er:
 - 1) forenelig med VCA's dimensioner og vægt
 - 2) er forenelig med VCA's indflyvnings- og afgangsvæje
 - 3) der ydes rednings- og brandslukningstjenester og andre tjenester og faciliteter, der er nødvendige for den planlagte operation og
 - 4) tilgængelig.
- d) Et omdirigeringssted anses for at være passende, hvis det på det forventede anvendelsestidspunkt er:
 - 1) dets karakteristika, herunder dimensioner, hindringer og overfladetilstand, er forenelige med VCA'en og giver mulighed for landing i overensstemmelse med en godkendt landingsprofil
 - 2) det kan nås inden for VCA'ens certificerede minimumspræstation under hensyntagen til vindbegrænsninger
 - 3) det har et acceptabelt beskyttelsesniveau hvad angår rednings- og brandslukningstjenester
 - 4) det er blevet undersøgt på forhånd og
 - 5) det er tilgængeligt.

UAM.OP.MVCA.111 Gennemsigtighed og minima for afstand fra skyer — VFR-flyvninger

- a) IAM-operatøren skal fastsætte sigtbarhedsminima og minima for afstand fra skyer for flyvninger, der skal udføres i overensstemmelse med visuelflyvereglerne om dagen. Disse minima må ikke være lavere end dem, der er fastsat i punkt SERA.5001 i bilaget (del-SERA) til forordning (EU) nr. 923/2012 for den luftrumsklasse, der flyves, undtagen hvis det er tilladt at operere som en speciel VFR-flyvning.
- b) Om nødvendigt kan IAM-operatøren i driftshåndbogen fastsætte yderligere betingelser for anvendelsen af sådanne minima under hensyntagen til faktorer såsom radiodækning, terræn, lokaliteternes art, flyvebetingelser og ATS-kapacitet.
- c) Flyvningerne skal udføres med overfladen inden for synsvidde.

UAM.OP.MVCA.127 Start og landing — VFR-flyvninger om dagen

- a) Ved udførelse af en flyvning i overensstemmelse med visuelflyvereglerne om dagen bør luftfartøjschefen ikke starte eller lande på en vertiport eller et omdirigeringssted, medmindre de rapporterede vejrforhold ved den pågældende vertiport eller omdirigeringssted er lig med eller bedre end dem, der er angivet i punkt SERA.5001 eller SERA.5005 i bilaget (del-SERA) til forordning (EU) nr. 923/2012 for den luftrumsklasse, der flyves.
- b) Når de rapporterede vejrforhold er dårligere end dem, der kræves for start, må en start kun påbegyndes, hvis luftfartøjschefen kan fastslå, at sigtbarheden og minima for afstand fra skyer langs startområdet er lig med eller bedre end det krævede minimum.
- c) Hvis der ikke foreligger rapporterede vejrforhold, må en start kun påbegyndes, hvis luftfartøjschef kan fastslå, at sigtbarheden og minima for afstand fra skyer langs startområdet er lig med eller bedre end det krævede minimum.

UAM.OP.MVCA.155 Befordring af specielle passagerkategorier

- a) Specielle passagerkategorier skal befordres under forhold, der sikrer VCA'ens og de ombordværendes sikkerhed i henhold til procedurer fastlagt af VCA-operatøren.
- b) Specielle passagerkategorier må ikke tildeles eller optage pladser, der giver direkte adgang til nødudgangen, eller hvor deres tilstedeværelse kan:
 - 1) hindre besætningsmedlemmerne i at udføre deres opgaver
 - 2) blokere adgangen til nødudstyr eller
 - 3) hindre nødevakuering af passagerer.
- c) Luftfartøjschefen underrettes på forhånd, når der er specielle passagerkategorier om bord.

UAM.OP.MVCA.160 Anbringelse af bagage og gods

IAM-operatøren skal udarbejde procedurer for at sikre, at:

- a) kun bagage, der kan anbringes tilfredsstillende og sikkert, medbringes i passagerkabinen og
- b) al bagage og gods om bord på luftfartøjet, som kan forårsage kvæstelse eller beskadigelse eller blokere midtergange og udgange, hvis det flyttes, anbringes således, at det ikke bevæger sig.

UAM.OP.MVCA.165 Passagersæder

Med hensyn til potentiel nødevakuering skal IAM-operatøren fastlægge procedurer for siddepladser for at sikre, at passagererne sidder, hvor de vil være i stand til at bistå evakueringen og ikke hindre den.

UAM.OP.MVCA.170 Instruering af passagerer

IAM-operatøren skal sikre, at passagererne:

- a) modtager sikkerhedsbriefinger og -demonstrationer på en måde, der letter gennemførelsen af de gældende procedurer i tilfælde af en nødsituation og
- b) forsynes med sikkerhedsoplysninger, der i billedform viser, hvordan nødudstyr og nødudgange, som kan forventes anvendt af passagererne, fungerer.

UAM.OP.MVCA.175 Forberedelse af flyvning

- a) Der skal udarbejdes en operationel flyveplan for hver planlagt flyvning under hensyntagen til det luftrum, hvori flyvningen skal gennemføres, og de gældende regler for luften, luftfartøjets præstationer, operationelle begrænsninger og relevante forventede forhold langs den rute, der skal flyves, og på den vertiport eller det omdirigeringssted, der skal anvendes.
- b) Flyvningen må ikke påbegyndes, medmindre luftfartøjschefen finder det godtgjort, at:
- 1) alle punkter i punkt 2.c i bilag V til forordning (EU) 2018/1139 vedrørende luftfartøjets luftdygtighed og registrering, instrumenter og udstyr, masse og tyngdepunkt, bagage og gods samt operationelle begrænsninger for luftfartøjet er overholdt
 - 2) luftfartøjet opereres ikke i overensstemmelse med kravene i konfigurationsafvigelseslisten (CDL)
 - 3) de dele af driftshåndbogen, som er nødvendige for at gennemføre den planlagte flyvning, er til rådighed
 - 4) de dokumenter, supplerende oplysninger og formularer, der skal være tilgængelige i henhold til punkt IAM.GEN.MVCA.110, er om bord, medmindre det er tilladt at opbevare dem på jorden i overensstemmelse med punkt IAM.GEN.MVCA.115
 - 5) aktuelle kort, diagrammer og tilhørende dokumentation eller tilsvarende data er til rådighed for den planlagte operation med luftfartøjet, inklusive eventuelle afvigelser fra den planlagte rute, som med rimelighed kan forventes
 - 6) de faciliteter i rummet og de faciliteter og tjenester på jorden, som er nødvendige for den planlagte flyvning, er til rådighed og tilstrækkelige
 - 7) de gældende krav fastsat i driftshåndbogen med hensyn til brændstof/energi, olie, ilt, minimumsflyvehøjder, operationelle minima for vertiport, sigtbarhed og minima for afstand fra skyer for VFR-flyvninger om dagen og valget af passende vertiporte og omdirigeringssteder kan overholdes for den planlagte flyvning
 - 8) reserveret
 - 9) eventuelle yderligere operationelle begrænsninger kan overholdes
 - 10) lasten er korrekt fordelt og forsvarligt sikret under transporten
 - 11) en ATS-flyveplan er blevet godkendt, og der er givet flyveklarering i overensstemmelse med de gældende regler for luften og den eller de luftrumsklasser, som operationen skal udføres i.

UAM.OP.MVCA.177 Anvendelse af lufttrafiktjenester (ATS)

- a) IAM-operatøren skal forelægge en ATS-flyveplan i overensstemmelse med de gældende lufttrafikregler for den eller de luftrumsklasser, hvor operationen skal udføres.
- b) Hvis forelæggelse af en ATS-flyveplan ikke er påkrævet i henhold til de gældende lufttrafikregler for den eller de luftrumsklasser, hvor operationen skal udføres, skal IAM-operatøren sikre, at der deponeres tilstrækkelige oplysninger hos den relevante ATS-enhed, således at alarmeringstjenester om nødvendigt kan aktiveres.
- c) Hvis der kræves forelæggelse af en ATS-flyveplan, men det ikke er muligt at forelægge den fra det sted, hvor operationen påbegyndes, skal ATS-flyveplanen fremsendes af luftfartøjschefen eller IAM-operatøren så hurtigt som muligt efter start.

UAM.OP.MVCA.192 Brændstof-/energiordning — udvælgelse af vertiporte og omdirigeringssteder

- a) Luftfartøjschefen skal vælge og specificere følgende i den operationelle flyveplan og, hvis det kræves, i ATS-flyveplanen for normale operationer, herunder træning, og med henblik på omdirigering:
- 1) mindst to sikre landingsmuligheder på bestemmelsesstedet, som kan nås fra landingsstedet og
 - 2) en eller flere vertiporte eller omdirigeringssteder for at sikre sikker landing, hvis en omdirigering er nødvendig i henhold til en CFP på et hvilket som helst tidspunkt under flyvningen.

- b) Med henblik på udvælgelse af vertiports og omdirigeringssteder i overensstemmelse med litra a) skal luftfartøjschefen overveje, om:
 - 1) de faktiske og forventede vejrforhold tyder på, at forholdene ved de udvalgte vertiporte og omdirigeringssteder på det forventede anvendelsestidspunkt vil være på eller over de gældende minima, der er fastsat i overensstemmelse med punkt UAM.OP.MVCA.111
 - 2) VCA'ens CMP giver mulighed for sikker landing ved de valgte vertiporte eller omdirigeringssteder
 - 3) der forefindes eventuelle yderligere nødvendige driftsgodkendelser.
- c) Luftfartøjschefen skal anvende passende sikkerhedsmargener på flyveplanlægningen for at tage højde for en eventuel forringelse af vejrforholdene på det forventede landingstidspunkt i forhold til den foreliggende vejrudsigt.

UAM.OP.MVCA.193 Sikre landingsmuligheder på bestemmelsesstedet

Luftfartøjschefen skal forpligte sig til at lande på et af de sikre landingssteder i overensstemmelse med punkt UAM.OP.MVCA.192, når den aktuelle vurdering af meteorologiske forhold, trafik og andre operationelle forhold viser, at der kan foretages en sikker landing på det bestemte landingssted på det forventede anvendelsestidspunkt.

UAM.OP.MVCA.200 Særlig påfyldning eller aftankning af VCA

- a) Særlig påfyldning eller aftankning må kun udføres, hvis IAM-operatøren har:
 - 1) udviklet standardprocedurer på grundlag af en risikovurdering og
 - 2) etableret et træningsprogram for det personale, der er involveret i disse operationer.
- b) Specialpåfyldning eller -aftankning gælder for:
 - 1) påfyldning med tændte opdrifts- og fremdriftsenheder
 - 2) påfyldning/aftankning af brændstof, mens passagererne er ved at gå om bord, er om bord eller er ved at gå fra borde og
 - 3) påfyldning/aftankning af wide-cut-brændstof.
- c) Påfyldningsprocedurer for opdrifts- og fremdriftsenhederne i tændt tilstand og enhver ændring af disse procedurer kræver forudgående godkendelse fra den kompetente myndighed.

UAM.OP.MVCA.205 Opladning eller skift af VCA-batterier, mens passagererne er ved at gå om bord, er om bord eller går fra borde

- a) Opladning eller skift af VCA-batterier, mens passagerer er ved at gå om bord, er om bord eller går fra borde, må kun udføres, hvis IAM-operatøren har:
 - 1) udviklet standardprocedurer på grundlag af en risikovurdering og
 - 2) etableret et træningsprogram for det personale, der er involveret i disse operationer.

UAM.OP.MVCA.216 Brug af hovedtelefoner

- a) Hver pilot, der skal være i tjeneste på den pågældende plads, skal bære hovedtelefoner med boommikrofon eller tilsvarende. Hovedtelefonerne skal anvendes som den primære anordning til talekommunikation med ATS-enheder.
- b) Placeringen af boommikrofonen eller tilsvarende i cockpittet skal gøre det muligt at anvende den til tovejskommunikation, når VCA'en taxi'er ved egen kraft, og når PIC'en finder det nødvendigt.

UAM.OP.MVCA.220 Hjælpemidler ved nødevakuering

IAM-operatøren skal udarbejde procedurer for at sikre, at nødevakueringsudstyr, der automatisk folder sig ud, er armeret før taxiing eller bevægelse på jorden, start og landing, når det er sikkert og praktisk muligt.

UAM.OP.MVCA.225 Sæder, sikkerhedsseler og fastholdelsesanordninger

- a) *Piloter*

Under start og landing, og når luftfartøjschefen skønner det nødvendigt af sikkerhedshensyn, skal hver pilot være behørigt sikret med de sikkerhedsbælter og -seler, der er til rådighed på deres sæder.

b) *Passagerer*

- 1) Før start og landing, under taxiing og bevægelse på jorden, og når det skønnes nødvendigt af sikkerhedshensyn, skal luftfartøjschefen sikre, at alle passagerer om bord befinder sig på et sæde med sikkerhedsbæltet eller sikkerhedsselen behørigt fastspændt.
- 2) IAM-operatøren skal sikre, at flere passagerer på ét sæde kun tillades på særlige sæder. PIC'en skal sikre sig, at flysæder ikke anvendes til flere personer, med undtagelse af én voksen og ét spædbarn, idet sidstnævnte er forsvarligt fastgjort med en supplerende sele eller en anden fastholdelsesanordning.

UAM.OP.MVCA.230 Sikring af passagerkabinen

- a) IAM-operatøren skal fastlægge procedurer for at sikre, at alle udgange og flugtveje er uhindrede før taxiing eller bevægelse på jorden og ved start og landing.
- b) Luftfartøjschefen skal sikre, at alt udstyr og al bagage er behørigt stuvet og sikret før start og landing, og når dette skønnes nødvendigt af sikkerhedshensyn.

UAM.OP.MVCA.235 Redningsveste

IAM-operatøren skal udarbejde procedurer for at sikre, at der ved operation af en VCA over vand tages behørigt hensyn til flyvnings varighed og de forhold, der skal opstå under flyvningen, når det besluttet, om alle ombordværende skal bære redningsveste.

UAM.OP.MVCA.240 Rygning om bord

Luftfartøjschefen må ikke tillade rygning om bord på noget tidspunkt.

UAM.OP.MVCA.245 Vejrforhold

- a) Luftfartøjschefen skal:
 - 1) påbegynde flyvningen eller
 - 2) hvis det er relevant, fortsætte ud over det punkt, hvorfra der gælder en revideret ATS-flyveplan, i tilfælde af genplanlægning under flyvning
 - 3) fortsætte hen imod den planlagte bestemmelsesvertiport

kun når de aktuelle meteorologiske meldinger eller en kombination af aktuelle rapporter og vejrudsigter viser, at de forventede meteorologiske forhold ved afgangsvertiporten langs den rute, der skal flyves, og ved bestemmelsesvertiporten på ankomsttidspunktet svarer til eller er højere end de planlægningsminima, der er fastsat i overensstemmelse med punkt UAM.OP. MVCA.111.

UAM.OP.MVCA.285 Anvendelse af supplerende ilt

Luftfartøjschefen skal sikre, at alle piloter, der udfører opgaver, som er væsentlige for en sikker operation af VCA'en under flyvningen, kontinuerligt anvender supplerende ilt, når kabinehøjden overstiger 10 000 ft i en periode på mere end 30 minutter, og når kabinehøjden overstiger 13 000 ft.

UAM.OP.MVCA.295 Anvendelse af system til forebyggelse af kollisioner i luften (ACAS)

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

SUBPART C

PRÆSTATIONER OG OPERATIONELLE BEGRÆNSNINGER FOR LUFTFARTØJER MED VTOL-KAPACITET (VCA)**UAM.POL.VCA.050 Anvendelsesområde**

I denne subpart fastsættes præstationskrav og operationelle begrænsninger for IAM-operationer med luftfartøjer med VTOL-kapacitet (VCA).

UAM.POL.VCA.100 Type operation

VCA'en skal opereres i overensstemmelse med de gældende præstationskrav for den planlagte type operation, der skal udføres.

UAM.POL.VCA.105 Præstationsdata for luftfartøjer med VTOL-kapacitet (VCA)

VCA'en skal drives i overensstemmelse med de certificerede præstationsdata og begrænsninger i flyvehåndbogen.

UAM.POL.VCA.110 Generelle præstationskrav

a) VCA'ens masse:

- 1) ved startens begyndelse eller
- 2) det punkt, hvorfra der gælder en revideret flyveplan, i tilfælde af genplanlægning under flyvning

må ikke være større end den masse, ved hvilken kravene i denne subpart kan opfyldes for den flyvning, der skal udføres, under hensyntagen til de forventede reduktioner i massen under flyvningen og brændstofudtømmning under flyvning, alt efter hvad der er relevant.

b) De godkendte præstationsdata, der er indeholdt i flyvehåndbogen, skal anvendes til at afgøre, om kravene i denne subpart er overholdt, om nødvendigt suppleret med andre data som foreskrevet i det relevante krav. IAM-operatøren skal angive sådanne andre data i driftshåndbogen. Ved anvendelse af de faktorer, der er foreskrevet i denne subpart, skal eventuelle operationelle faktorer, der allerede er indarbejdet i præstationsdataene i flyvehåndbogen, tages i betragtning for at undgå dobbelt anvendelse af faktorer.

c) Ved påvisning af overensstemmelse med kravene i denne subpart skal følgende parametre tages i betragtning:

- 1) VCA'ens masse
- 2) VCA'ens konfiguration
- 3) miljøforholdene, herunder navnlig:
 - i) tæthedshøjde
 - ii) vind:
 - (A) for krav vedrørende start, startflyvevej og landing må vindkorrektionen højst være 50 % af den rapporterede modvindskomponent på 5 kt eller mere, medmindre andet følger af punkt C)
 - (B) når start og landing med en medvindskomponent er tilladt i flyvehåndbogen, og i alle tilfælde for startflyvevejen, må korrektionen for medvind ikke være mindre end 150 % af eventuelle rapporterede vindkomponenter
 - (C) hvis præcist vindmåleudstyr muliggør præcis måling af vindhastighed over punktet for start og landing, kan vindkomponenter over 50 % fastlægges af IAM-operatøren, såfremt IAM-operatøren over for den kompetente myndighed godtgør, at den nære afstand til FATO og vindmåleudstyrets præcisionsforbedring sikrer et tilsvarende sikkerhedsniveau
- 4) de operationelle teknikker og
- 5) brugen af systemer, der kan have en negativ indvirkning på VCA-præstationen.

UAM.POL.VCA.115 Beregning af hindringer

For operationer til/fra slutindflyvnings- og startområder (FATO) skal IAM-operatøren under planlægningen forud for flyvningen og med henblik på beregninger af hindringsafstand:

- a) tage højde for en hindring, der befinder sig uden for FATO, på startflyvevejen eller flyvevejen for afbrudt indflyvning, hvis dens laterale afstand til det nærmeste punkt på overfladen under den planlagte flyvevej ikke er længere end følgende:
 - 1) for flyvninger, der skal udføres i overensstemmelse med VFR:
 - i) »0,75 × D«

- ii) plus » $0,25 \times D$ «, dog mindst »3 m«
- iii) plus:
 - (A) $0,10 \times \text{distance-DR}$ for VFR-operationer om dagen eller
 - (B) reserveret
- b) tage højde for en hindring, der befinder sig i et backupområde eller et område for lateral overgang, i tilfælde af start ved brug af en backupprocedure eller en procedure for lateral overgang, hvis den laterale afstand til det nærmeste punkt på overfladen under den planlagte flyvevej ikke er længere end følgende:
 - 1) » $0,75 \times D$ «
 - 2) plus » $0,25 \times D$ «, dog mindst »3 m«
 - 3) plus:
 - i) $0,10 \times \text{distance-DR}$ for VFR-operationer om dagen eller
 - ii) reserveret
- c) se bort fra hindringer, der befinder sig uden for FATO på startflyvevejen eller flyvevejen for afbrudt indflyvning, hvis deres laterale afstand til det nærmeste punkt på overfladen under den planlagte flyvevej er længere end følgende:
 - 1) $3 \times D$ for VFR-operationer om dagen, hvis det sikres, at der kan opnås navigationsnøjagtighed ved reference til passende visuelle referencer under opstigningen
 - 2) reserveret.

UAM.POL.VCA.120 Start

- a) VCA'ens startmasse må ikke overstige den maksimale startmasse, der er angivet i flyvehåndbogen for den eller de certificerede startprocedurer, der skal anvendes.
- b) IAM-operatøren skal tage hensyn til:
 - 1) de passende parametre i punkt UAM.POL.VCA.110, litra c) og
 - 2) de hindringer, der er identificeret i overensstemmelse med punkt UAM.POL.VCA.115.
- c) Desuden gælder følgende for VCA-operationer fra et FATO:
 - 1) Startmassen skal sikre, at:
 - i) det er muligt at afvise start og landing på FATO'et, hvis en CFP er blevet anerkendt på eller før beslutningspunktet for start (TDP)
 - ii) den nødvendige distance for afbrudt start (RTODRV) ikke overstiger den distance, der er til rådighed for afbrudt start (RTODAV) og
 - iii) TODRV ikke overstiger TODAV, medmindre VCA'en med en kritisk funktionsfejl, der er konstateret ved eller før TDP'et, ved fortsættelsen af starten kan fjerne alle hindringer til slutningen af TODRV med en vertikal margen på mindst 10,7 m (35 ft).
 - 2) Starten til og med TDP skal gennemføres med overfladen inden for synsvidde, så afbrudt start kan gennemføres sikkert.
- d) I tilfælde af start ved brug af en backupprocedure eller en procedure for lateral overgang, hvor en kritisk funktionsfejl er konstateret ved eller før TDP'et, skal alle hindringer i backupområdet eller området for den laterale overgang fjernes med en passende margin.

UAM.POL.VCA.125 Startflyvevej

- a) Fra slutningen af den distance, der kræves for VCA'er (TODRV), når der er konstateret en kritisk funktionsfejl ved eller efter beslutningspunktet for start (TDP):
 - 1) startmassen skal være således, at startflyvevejen giver vertikal frihøjde over alle hindringer på stigningsvejen på mindst 10,7 m (35 ft) for VFR-operationer om dagen.
 - 2) når der foretages en retningsændring på mere end 15° , skal der tages hensyn til evnen til at opretholde stigningsgradienten for at opfylde kravene til hindringsfrihed i overensstemmelse med flyvehåndbogen. Denne retningsændring må ikke påbegyndes, før der er nået en højde på 61 m (200 ft) over startoverfladen, medmindre den indgår i en godkendt startprocedure i flyvehåndbogen.

- b) Ved påvisning af overholdelse af litra a) skal de relevante parametre i punkt UAM.POL.VCA.110, litra c), tages i betragtning ved vertiporten, omdirigeringsstedet eller driftsstedet for afgang.

UAM.POL.VCA.130 En route

- a) Massen af VCA'en og flyvevejen på alle punkter langs ruten efter en kritisk funktionsfejl og under hensyntagen til de vejrforhold, der forventes for flyvningen, skal gøre det muligt at overholde følgende:
- 1) reserveret
 - 2) reserveret
 - 3) VCA'ens masse skal gøre det muligt at operere på eller over det minimumsniveau, der er fastsat i overensstemmelse med punkt SERA.5005, litra f), i bilaget (del-SERA) til forordning (EU) nr. 923/2012, og en nedstigning fra marchhøjden til beslutningspunktet ved landing (LDP) over det vertiport-, omdirigerings- eller driftssted, hvor landingen kan udføres i overensstemmelse med punkt UAM.POL.VCA.135.
- b) Ved påvisning af overensstemmelse med litra a) gælder følgende:
- 1) den kritiske funktionsfejl antages at opstå på det mest kritiske punkt langs ruten
 - 2) vindens indvirkning på flyvevejen tages i betragtning
 - 3) brændstofdutømning under flyvning, hvis det er relevant, planlægges kun udført i et omfang, der er foreneligt med at nå frem til vertiporten, omdirigeringsstedet eller driftsstedet med de krævede brændstof-/energireserver og ved hjælp af en sikker procedure og
 - 4) brændstofdutømning under flyvning, hvis det er relevant, er ikke planlagt til under 300 m (1 000 ft) over terræn.

UAM.POL.VCA.135 Landing

- a) VCA'ens landingsmasse på det forventede landingstidspunkt må ikke overstige den maksimale masse, der er angivet i flyvehåndbogen for den anvendte certificerede landingsprocedure.
- b) IAM-operatøren skal tage hensyn til:
- 1) de relevante parametre i punkt UAM.POL.VCA.110, litra c) og
 - 2) de hindringer, der er identificeret i overensstemmelse med punkt UAM.POL.VCA.115.
- c) Hvis kritisk funktionsfejl konstateres på et punkt ved eller før beslutningspunktet ved landing (LDP), kan der landes og stoppes inden for banen eller FATO, eller der kan udføres en afbrudt landing og sikres frihøjde over alle hindringer i flyvevejen med en vertikal margen på 10,7 m (35 ft).
- d) Hvis en CFP anerkendes på et hvilket som helst tidspunkt på eller efter LDP'et, er det muligt at lande og standse på start- og landingsbanen eller FATO'et ved at fjerne alle hindringer i indflyvningsvejen.

UAM.POL.VCA.140 Masse og balance samt lastning

- a) VCA'ens lastning, masse og tyngdepunkt (CG) skal i enhver fase af flyvningen overholde de begrænsninger, der er angivet i flyvehåndbogen eller i driftshåndbogen, hvis denne er mere restriktiv.
- b) IAM-operatøren skal bestemme masse og tyngdepunkt for ethvert luftfartøj, den opererer, ved egentlig vejning forud for første ibrugtagning og derefter hvert fjerde år, hvis der anvendes individuelle VCA-masser, eller hvert niende år, hvis der anvendes masser for flåden. De akkumulerede virkninger af ændringer og reparationer på luftfartøjets masse og balance skal tages i betragtning og dokumenteres behørigt. VCA'en skal vejes igen, hvis ændringernes virkninger på masse og balance ikke kendes nøjagtigt.
- c) Vejningen skal foretages af luftfartøjsproducenten eller af en godkendt vedligeholdelsesorganisation.
- d) IAM-operatøren skal bestemme massen af alle operationelle elementer og besætningsmedlemmer (piloter og, hvis det er relevant, teknisk personale), der indgår i VCA'ens operationelle tørvægt, ved faktisk vejning eller ved anvendelse af standardmasser. Indvirkningen af disses position på luftfartøjets tyngdepunkt skal bestemmes.
- e) IAM-operatøren skal bestemme massen for trafiklasten, herunder eventuel ballast, ved egentlig vejning eller bestemme massen for trafiklasten i overensstemmelse med standardpassagermasser og, hvis det er relevant, standardbagagemasser.

- f) IAM-operatøren kan anvende standardmasser for andre lasteemner, hvis den over for den kompetente myndighed påviser, at disse elementer har samme masse, eller at deres masse er inden for de fastsatte tolerancer.
- g) IAM-operatøren bestemmer massen af brændstoflasten og/eller energilagringseenheden på følgende måde:
 - 1) for *brændstoflasten* ved hjælp af den faktiske massefylde eller, hvis denne ikke kendes, massefylden beregnet i overensstemmelse med en metode, der er angivet i driftshåndbogen
 - 2) for *energilagringseenheden* ved vejning eller ved anvendelse af de standardmasser, der er angivet i driftshåndbogen.
- h) IAM-operatøren skal sikre, at lastningen af:
 - 1) VCA'en 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.
- i) IAM-operatøren skal overholde yderligere strukturelle begrænsninger, såsom styrkebegrænsningerne for gulve, den maksimale last pr. løbende meter, den maksimale masse pr. lastrum og det maksimale sædeantal.
- j) IAM-operatøren skal i driftshåndbogen angive de principper og metoder, som er fastsat for lastningen og i masse- og balancesystemet, og som opfylder kravene i litra a)-i). Dette system skal dække alle typer af operatørens planlagte operationer.

UAM.POL.VCA.145 Masse- og balancedata samt masse- og balancedokumentation

- a) IAM-operatøren skal forud for hver flyvning fastlægge masse- og balancedata og udarbejde masse- og balancedokumentation, som angiver lasten og fordelingen heraf. Masse- og balancedokumentationen skal gøre det muligt for luftfartøjschefen at fastslå, at lasten og dennes fordeling er sådan, at luftfartøjets masse- og balancebegrænsninger ikke overskrides. Masse- og balancedokumentationen skal indeholde følgende oplysninger:
 - 1) VCA-registrering og -type
 - 2) flyvningens identifikationsnummer og dato
 - 3) luftfartøjschefens fulde navn
 - 4) fulde navn på den person, der har udarbejdet dokumentationen
 - 5) luftfartøjets operationelle tørvægt (dry operating mass — DOM) og det tilsvarende tyngdepunkt (CG)
 - 6) brændstof- eller energilagringseenhedens masse ved start og brændstofmassen for flyvningen
 - 7) massen for andre forbrugsvarer, som ikke er brændstof
 - 8) sammensætning af trafiklasten, herunder passagerer, bagage, fragt og ballast
 - 9) startmasse, landingsmasse og masse uden brændstof
 - 10) gældende CG-positioner for luftfartøjet og
 - 11) grænsemasse og CG-værdier.

Ovennævnte oplysninger skal være tilgængelige i flyveplanlægningsdokumenter eller masse- og balancesystemer.

- b) Når masse- og balancedata og masse- og balancedokumentation genereres af et computerstyret masse- og balancesystem, skal operatøren:
 - 1) efterprøve integriteten af disse uddata for at sikre, at dataene ligger inden for flyvehåndbogens begrænsninger og
 - 2) angive vejledning og procedurer for anvendelsen af det i sin driftshåndbog.
- c) Den person, der fører tilsyn med lastningen af luftfartøjet, skal med sin håndskrevne underskrift eller tilsvarende bekræfte, at lasten og fordelingen heraf er i overensstemmelse med den masse- og balancedokumentation, som afleveres til luftfartøjschefen. Luftfartøjschefen skal angive sin accept ved håndskreven underskrift eller tilsvarende.

- d) IAM-operatøren skal angive procedurer for sidsteøjeblikksændringer med henblik på at sikre, at:
- 1) sidsteøjeblikksændringer efter masse- og balancedokumentationen meddeles luftfartøjschefen og indføres i de flyveplanlægningsdokumenter, der indeholder masse- og balancedokumentationen
 - 2) den højst tilladte sidsteøjeblikksændring i antallet af passagerer eller last angives og
 - 3) der udarbejdes ny masse- og balancedokumentation, hvis det maksimale passagerantal overskrides.

SUBPART D

INSTRUMENTER, DATA OG UDSKYR

AFSNIT 1

Luftfartøjer med VTOL-kapacitet (VCA)

UAM.IDE.VCA.050 Anvendelsesområde

I dette afsnit fastsættes krav til IAM-operationer med luftfartøjer med VTOL-kapacitet (VCA).

UAM.IDE.VCA.100 Instrumenter og udstyr

- a) De instrumenter, de data og det udstyr, der kræves i henhold til denne subpart, typecertificeringskravene og luftrumskravene, skal installeres på eller medbringes i VCA'en i overensstemmelse med de betingelser, hvorunder operationen skal udføres.

De instrumenter og det udstyr, der kræves i henhold til denne subpart, samt i henhold til typecertificeringskravene og luftrumskravene, skal godkendes i overensstemmelse med de gældende luftdygtighedskrav, bortset fra følgende:

- 1) førstehjælpskasser
 - 2) overlevelsesudstyr og signaludstyr
 - 3) drivankre og udstyr til forøgning og
 - 4) fastspændingsanordninger til børn.
- b) Instrumenter og udstyr, som ikke er påkrævet i henhold til dette bilag, samt andet udstyr, som ikke er påkrævet i henhold til denne forordning, men som er med på en flyvning, skal opfylde følgende:
- 1) de oplysninger, der leveres af disse instrumenter, udstyr eller tilbehør, må ikke anvendes af piloten til at overholde bilag II og punkt 2.1 i bilag IX til forordning (EU) 2018/1139 eller punkt UAM.IDE.MVCA.330, UAM.IDE.MVCA.335 og UAM.IDE.MVCA.345 i dette bilag og
 - 2) Instrumenterne og udstyret må ikke påvirke luftfartøjets luftdygtighed, heller ikke i tilfælde af svigt eller funktionsfejl.
- c) Hvis piloten skal anvende udstyr på sin plads under flyvningen, skal det installeres på en sådan måde, at det er let at betjene fra denne plads. Når en del af udstyret skal anvendes af mere end én person på deres tildelte stationer, skal den installeres således, at den let kan betjenes fra en hvilken som helst station.
- d) De instrumenter, der anvendes af piloten, skal være placeret således, at piloten nemt kan se visningerne fra sin plads med mindst mulig ændring af den stilling og synslinje, som piloten normalt indtager, når vedkommende ser fremad langs flyvevejen.
- e) Alt påkrævet nødudstyr skal være lettilgængeligt til umiddelbar anvendelse.

UAM.IDE.VCA.105 Minimumsudstyr, der kræves til en flyvning

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

- a) luftfartøjet opereres i overensstemmelse med luftfartsforetagendets minimumsudstyrsliste (MEL) eller
- b) den kompetente myndighed har godkendt operatøren til at operere luftfartøjet inden for begrænsningerne i masterminimumsudstyrslisten (MMEL) i henhold til punkt ORO.MLR.105, litra j), i bilag III.

AFSNIT 2

Bemandede luftfartøjer med VTOL-kapacitet (MVCA)**UAM.IDE.MVCA.050 Anvendelsesområde**

I dette afsnit fastsættes yderligere krav til IAM-operationer med bemandede luftfartøjer med VTOL-kapacitet (MVCA).

UAM.IDE.MVCA.115 Operationslys

En VCA, der opereres i henhold til visueflyverreglerne om dagen, skal være udstyret med antikollisionslys.

UAM.IDE.MVCA.125 Flyveinstrumenter og tilhørende udstyr

- a) VCA'en skal være udstyret med de flyveinstrumenter og -udstyr, der er angivet i dens typecertificeringsgodkendelse for flyvninger, der skal udføres i overensstemmelse med visueflyverreglerne om dagen.
- b) Yderligere flyveinstrumenter og -udstyr skal installeres på eller medbringes i VCA'en, alt efter hvad der er nødvendigt, i overensstemmelse med de forventede driftsforhold og besætningens arbejdsbyrde.

UAM.IDE.MVCA.140 Udstyr til måling og visning af brændstof/energi

- a) VCA'en skal være udstyret med midler til at måle og vise den resterende brugbare mængde brændstof/energi over for piloten under flyvning.
- b) Et konservativt skøn over den mængde brændstof/energi, der er nødvendig for at fuldføre den resterende del af flyvningen, skal vises for piloten under flyvningen, medmindre det sker på anden måde, jf. punkt UAM.OP.VCA.195, litra a).

UAM.IDE.MVCA.145 Udstyr til højdebestemmelse

- a) VCA'en skal ved flyvninger over vand være udstyret med en anordning til bestemmelse af luftfartøjets højde i forhold til vandoverfladen, som kan udsende en lydadvarel ved en forudindstillet værdi og en visuel advarel ved en højde, som piloten kan vælge, når:
 - 1) i en afstand fra land, som er længere end tre minutters flyvetid ved normal marchfart
 - 2) reserveret
 - 3) reserveret
 - 4) uden landsigte.

UAM.IDE.MVCA.170 Samtaleanlæg til besætning

Ved operationer med mere end ét besætningsmedlem skal VCA'en være udstyret med et samtaleanlæg, herunder hovedtelefoner og mikrofoner, til brug for alle besætningsmedlemmer.

UAM.IDE.MVCA.180 Højtaleranlæg

VCA'en skal være udstyret med et højtaleranlæg, medmindre IAM-operatøren kan påvise, at pilotens stemme under flyvning er hørbar og forståelig ved alle passagersæder.

UAM.IDE.MVCA.185 Cockpit voice recorder (CVR)

- a) En VCA med en MCTOM på over 5 700 kg skal være udstyret med en CVR.
- b) CVR'en skal kunne bevare data, der er rekorderet i de sidste to timer eller mere.

- c) CVR'en rekorderer med henvisning til en tidsplan på andre midler end magnetbånd eller magnetisk tråd:
 - 1) talekommunikation, som sendes fra eller modtages i cockpittet via radio
 - 2) besætningsmedlemmernes talekommunikation i cockpittet ved hjælp af flyvemaskinens interne samtaleanlæg og højtaleranlæg, hvis sådanne forefindes
 - 3) cockpittets lydmiljø, herunder de lydsignaler, der modtages fra flyvebesætningens mikrofon
 - 4) tale- eller lydsignaler, som identificerer navigations- eller indflyvningshjælpemidler, og som opfanges af en hovedtelefon eller højtaler.
- d) CVR'en skal, afhængigt af om der er elektrisk strøm til rådighed, rekordere så tidligt som muligt under cockpittjek ved flyvningens begyndelse, og inden VCA'en kan bevæge sig ved egen kraft, indtil cockpittjekket umiddelbart efter, at opdrifts- og fremdriftsenhederne er slukket ved flyvningens afslutning. Under alle omstændigheder skal CVR'en automatisk begynde at rekordere, inden luftfartøjet bevæger sig ved egen kraft, og skal fortsætte med at rekordere indtil flyvningens afslutning.
- e) En funktion til ændring af CVR-rekorderinger skal være til rådighed for PIC'en, således at rekorderinger, der er foretaget forud for driften af den pågældende funktion, ikke kan hentes ved hjælp af normale genafspilnings- eller kopieringsteknikker.
- f) Hvis CVR'en ikke kan deployerbar, skal den have en anordning, der hjælper med at lokalisere den under vand med en transmissionstid under vandet på mindst 90 dage. Hvis CVR'en er deployerbar, skal den være udstyret med en automatisk nødlokaliseringssender (ELT).

UAM.IDE.MVCA.190 Flyvedatarekorder (FDR)

- a) En VCA med en MCTOM på over 5 700 kg skal være udstyret med en flight data rekorder (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) FDR'en skal rekordere de parametre, der er nødvendige for nøjagtigt at bestemme flyvevej, flyvehastighed, flyvestilling, motorens effekt, drift, konfiguration og andre parametre, der er blevet fastlagt i forbindelse med typecertificeringen af VCA'en, og skal kunne bevare de data, der er rekorderet i løbet af mindst de foregående 25 timer.
- c) Der skal indhentes data fra VCA-kilder, som muliggør nøjagtig korrelation med de informationer, der vises for piloten/piloterne.
- d) FDR'en skal automatisk begynde at rekordere dataene, senest når VCA'en er i stand til at bevæge sig ved egen kraft, og standse automatisk, når opdrifts- og fremdriftsenheder slukkes ved flyvningens afslutning.
- e) Hvis FDR'en ikke er deployerbar, skal den have en anordning, der hjælper med at lokalisere den under vand med en transmissionstid under vandet på mindst 90 dage. Hvis FDR'en er deployerbar, skal den være udstyret med en automatisk ELT.

UAM.IDE.MVCA.191 Flyverekorder

- a) Et VCA med en MCTOM på 5 700 kg eller derunder skal være udstyret med en flyverekorder.
- b) Flyverekorderen skal ved hjælp af flyvedata og/eller billeder rekordere oplysninger, der er tilstrækkelige til at bestemme flyvevejen og luftfartøjets hastighed, såvel som:
 - 1) lyd fra cockpittet i operationer med flere besætningsmedlemmer og VEMS-operationer eller
 - 2) radiokommunikation med lufttrafiktjenesteenheder (ATS), hvor det er relevant.
- c) Flyverekorderen skal være i stand til at bevare de flyvedata og/eller billeder samt lyd, der er rekorderet i mindst de foregående 5 timer.
- d) Flyverekorderen skal automatisk begynde at rekordere, før VCA'en kan bevæge sig ved egen kraft, og standse automatisk, når opdrifts- og fremdriftsenheder, der tændes ved flyvningens afslutning, slukkes.
- e) Hvis flyverekorderen rekorderer billeder eller lyd fra cockpittet, skal en funktion til ændring af billed- og lydoptagelser være til rådighed for PIC'en, således at de rekorderinger, der er foretaget, inden denne funktion aktiveres, ikke kan hentes ved hjælp af normale genafspilnings- eller kopieringsteknikker.

- f) Som et alternativ til litra b) og c) kan visse flyvedata, billeder eller lyd transmitteres og optages på afstand, hvis de er godkendt som led i luftfartøjstypecertificeringen.

UAM.IDE.MVCA.200 Flyvedata- og cockpit voice-kombinationsrekorder

Kravene til CVR og FDR kan opfyldes ved at medbringe en kombinationsrekorder.

UAM.IDE.MVCA.205 Sæder, sikkerhedsbælter, sikkerhedsseler og fastspændingsanordninger til børn

- a) VCA'en skal være udstyret med:
- 1) et sæde eller en køje til hver person om bord, som er 2 år eller derover
 - 2) et sikkerhedsbælte med et fastholdelsessystem for øvre torso til brug på hvert passagersæde og sikkerhedsseler på hver køje
 - 3) en fastspændingsanordning til børn for hver ombordværende person under 2 år og
 - 4) et firepunkts fastholdelsessystem for den øvre del af torsoen, der omfatter et sikkerhedsbælte med to skulderstropper, på hvert pilotsæde.
- b) Et sikkerhedsbælte, der fastholder den siddende persons torso, skal:
- 1) have ét enkelt udløsningspunkt og
 - 2) på pilotsædet være udstyret med en anordning, der automatisk fastholder passagerens torso i tilfælde af hurtig deceleration.

UAM.IDE.MVCA.210 Skiltene »SPÆND SIKKERHEDSBÆLTET« og »RYGNING FORBUDT«

VCA'en skal være udstyret med en anordning, der viser alle personer om bord, når sikkerhedsbælterne skal fastgøres, og at rygning ikke er tilladt på noget tidspunkt.

UAM.IDE.MVCA.220 Førstehjælpskasser

- a) VCA'er skal være udstyret med mindst én førstehjælpskasse.
- b) Førstehjælpskasser skal være:
- 1) lettilgængelige
 - 2) ajourførte.

UAM.IDE.MVCA.240 Supplerende ilt — ikke-trykregulerede luftfartøjer

Ikke-trykregulerede VCA'er, der opereres ved trykhøjder på over 10 000 ft, skal være udstyret med supplerende iltudstyr, som er i stand til at lagre og afgive den ilt, der er anført i følgende tabel:

Tabel

Mindstekrav vedrørende supplerende ilt i ikke-trykregulerede luftfartøjer

Forsyning til	Flyvningens varighed og kabinetrykhøjde
person (er), der styrer luftfartøjet	Den samlede flyvetid ved trykhøjder over 13 000 ft og for enhver periode, der overstiger 30 minutter, ved trykhøjder over 10 000 ft, men som ikke overstiger 13 000 ft.
100 % af passagererne ⁽¹⁾	Den samlede flyvetid ved trykhøjder over 13 000 ft.
10 % af passagererne ⁽¹⁾	Den samlede flyvetid efter 30 minutter ved trykhøjder, der overstiger 10 000 ft, men som ikke overstiger 13 000 ft.

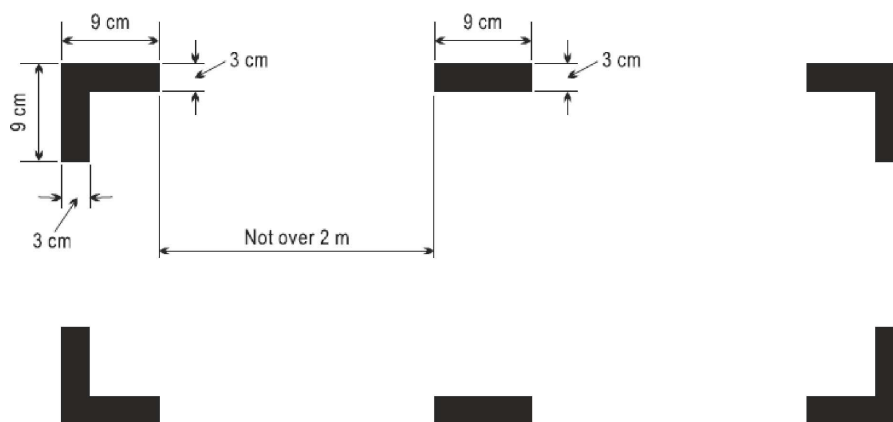
⁽¹⁾ »Passagerer« betyder med henblik på denne tabel passagerer om bord, herunder personer under 2 år.

UAM.IDE.MVCA.250 Håndholdte ildslukkere

- a) VCA'en skal være udstyret med mindst én håndholdt ildslukker i cockpittet, som skal være let tilgængelig til brug.
- b) Der skal være mindst én håndholdt ildslukker i passagerkabinen, hvis passagererne ikke let kan få adgang til den håndholdte ildslukker i cockpittet.
- c) Arten og mængden af brandslukningsmidlet i de håndholdte ildslukkere skal være egnet til de former for brand, som kan forventes at forekomme i den kabine, hvor den håndholdte ildslukker efter hensigten skal anvendes, og skal minimere risikoen for koncentration af giftige luftarter i personale- og passagerkabiner.

UAM.IDE.MVCA.260 Markering af brudpunkter

Såfremt der på VCA'ens fuselage findes områder, som er egnede til at blive gennembrudt af redningsmandskab, skal sådanne områder markeres som vist i nedenstående figur.

**UAM.IDE.MVCA.275 Nødbelysning og -mærkning**

VCA'en skal være udstyret med:

- a) et nødbelysningssystem, der er uafhængigt af VCA's normale strømforsyning, for at lette evakueringen af passagerer fra luftfartøjet og
- b) nødudgangsmærkning og lokalisering af skilte, der er synlige i dagslys, i mørke og i en røgfyldt kabine.

UAM.IDE.MVCA.280 Nødlokaliseringsendere (Emergency Locator Transmitters — ELT'er)

VCA'en skal være udstyret med mindst én godkendt automatisk ELT eller alternativt med en sådan anden godkendt automatisk flysporingsanordning kombineret med en lokaliseringssender, der gør det muligt at advare redningstjenester, når frem til ulykkesstedet og nøjagtigt lokalisere overlevende.

UAM.IDE.MVCA.300 Flyvninger over vand

- a) En VCA, der befordrer passagerer, skal certificeres:
 - 1) for nødlanding på vand ved operation over vand i et hostile havområde i en afstand fra land, der svarer til mere end 10 minutters flyvning ved marchfart
 - 2) for nødlanding på vand eller nødflydning ved operation over vand i et ikke-hostile havområde i en afstand fra land, der svarer til mere end 10 minutters flyvetid ved normal marchfart
 - 3) for begrænsede operationer over vand, hvis de ikke opfylder kriterierne i litra a), nr. 1) eller 2), og når en eller flere af følgende betingelser er opfyldt:
 - i) den samlede flyvetid over vand er længere end 3 minutter
 - ii) landing eller start foregår over vand.

- b) En VCA, der ikke beforder passagerer, skal certificeres:
 - 1) for nødlanding på vand eller nødflydning ved operation over vand i en afstand fra land, som er længere end 10 minutters flyvetid ved normal marchfart
 - 2) for begrænsede operationer over vand, hvis de ikke opfylder kriterierne i litra b), nr. 1), og når en eller flere af følgende betingelser er opfyldt:
 - i) den samlede flyvetid over vand er længere end 3 minutter
 - ii) landing eller start foregår over vand.
- c) En VCA, der opererer på vand, skal være certificeret til aktiviteter på vand ud over at opfylde kriterierne i litra a) eller b).
- d) En VCA, der opererer på flydende overflader, skal være certificeret til operationer på flydende overflader og desuden opfylde kriterierne i litra a) eller b).
- e) VCA'en skal være forsynet med en overlevels-ELT (nødradiosender), som er flydende og automatisk kan aktiveres ved flyvninger over vand, undtaget begrænsede operationer over vand.

UAM.IDE.MVCA.305 Redningsveste og andet udstyr

- a) Medmindre andet er angivet i litra c) for flyvninger over vand som defineret i punkt UAM.IDE.MVCA.300, skal VCA'en som minimum være udstyret med en redningsvest til hver af de ombordværende, anbragt et sted, der er let tilgængeligt fra sædet eller køjen for den person, til hvis brug den er tåltænkt, med fastholdelsesanordningen fastgjort. Hvis det ikke er muligt at have redningsveste let tilgængelige, når fastholdelsesanordningen er fastgjort, skal hver person bære en redningsvest eller, for personer under 2 år, en tilsvarende flydeanordning
- b) Hver redningsvest eller tilsvarende individuel flydeanordning skal være forsynet med elektrisk lys for at lette lokaliseringen af personer i vandet.
- c) For flyvninger over vand i et hostilt havområde i en afstand fra land, der svarer til mere end 10 minutters flyvning ved normal marchfart, med henblik på støtte til aktiviteter i forbindelse med ikkevedvarende energikilder og vedvarende energikilder og støtte til fartøjer:
 - 1) alle ombordværende skal bære en redningsvest under hele operationen, medmindre der anvendes integrerede overlevelsdragter, som opfylder de kombinerede krav til overlevelsdragt og redningsvest
 - 2) alle ombordværende skal bære overlevelsdragt, alt efter hvad der er relevant for vandtemperaturen og den forventede redningstid; isoleringsniveauet skal være tilstrækkeligt til de gældende forhold og må ikke være overdrevent
 - 3) hver person om bord skal have et nødindåndingssystem og skal instrueres i brugen heraf.

UAM.IDE.MVCA.310 Redningsflåder

- a) VCA'en skal være udstyret med en eller flere redningsflåder til flyvning over vand i et hostile havområde i en afstand fra land, der svarer til mere end 10 minutters flyvetid ved normal marchfart, eller skal medføre mindst én redningsflåde, der er anbragt på en sådan måde, at den let kan anvendes i en nødsituation til flyvninger over vand i et ikke-hostile havområde i en afstand fra land, der svarer til mere end 10 minutters flyvetid ved normal marchfart. Redningsflåderne skal hver for sig eller sammen have tilstrækkelig kapacitet til at rumme alle personer om bord på VCA'en.
- b) Alle krævede redningsflåder skal være klar til brug i en nødsituation.
- c) Hver påkrævet redningsflåde skal indeholde mindst én ELT(S).
- d) Alle krævede redningsflåder skal kunne anvendes under de havforhold, hvor VCA'ens karakteristika for nødlanding på vand, flydning og trimning er blevet evalueret med henblik på certificering.
- e) Hver påkrævet redningsflåde skal have redningsudstyr, inklusive de midler til opretholdelse af livet, der egner sig til den flyvning, som skal udføres.

UAM.IDE.MVCA.311 Overlevelsudstyr

- a) En VCA, der opererer i områder, hvor eftersøgning og redning vil være særlig vanskelig, skal udstyres med:
 - 1) signaleringsudstyr, som kan frembringe nødsignaler

- 2) mindst én ELT og
- 3) yderligere overlevelseshudstyr til den rute, der skal flyves, under hensyn til antallet af personer om bord.

UAM.IDE.MVCA.315 Udstyr til operationer på vandet

- a) VCA'er, der er certificeret til operation på vand, skal være udstyret med:
 - 1) et drivanker og andet udstyr, der er nødvendigt for at lette fortøjning, forankring eller manøvrering af VCA'en på vandet, og som er relevant for VCA'ens størrelse, vægt og betjeningssegenskaber og
 - 2) udstyr til frembringelse af de lydsignaler, som foreskrives i de internationale søvejsregler, hvor dette er relevant.

UAM.IDE.MVCA.325 Hovedtelefoner

VCA'en skal være udstyret med hovedtelefoner med boommikrofon eller tilsvarende og en senderknap på betjeningsanordningerne for hver pilot i VCA'en på deres tildelte plads.

UAM.IDE.MVCA.330 Radiokommunikationsudstyr

- a) VCA'en skal være udstyret med mindst ét radiokommunikationssystem, der er forbundet med luftfartøjets primære strømforsyning, og så mange flere radiokommunikationssystemer, som er nødvendige for den type operation, der skal udføres, og den eller de luftrumsklasser, hvori operationen skal finde sted.
- b) Radiokommunikationsudstyret skal gøre det muligt for flyvebesætninger under normale driftsforhold at:
 - 1) kommunikere med relevante jordstationer fra ethvert punkt på ruten, herunder i forbindelse med omdirigeringer
 - 2) kommunikation med relevante ATC-faciliteter fra ethvert punkt i kontrolleret luftrum, inden for hvilket der planlægges flyvninger og
 - 3) modtagelse af meteorologiske oplysninger.
- c) Radiokommunikationsudstyret skal muliggøre kommunikation på den luftfartsrelaterede nødfrekvens på 121,5 MHz.

UAM.IDE.MVCA.345 Navigationsudstyr

- a) VCA'en skal være udstyret med navigationsudstyr til flyvninger i overensstemmelse med visueflyverreglerne om dagen og i overensstemmelse med de gældende luftrumskrav.
- b) VCA'en 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 flyveplanen.

UAM.IDE.MVCA.350 Transpondere

Når det kræves af den luftrumsklasse, der flyves, skal VCA'en, der opereres i henhold til visueflyverreglerne om dagen, være udstyret med en SSR-transponder med alle de krævede funktioner.

UAM.IDE.MVCA.355 Forvaltning af luftfartsdatabaser

- a) IAM-operatøren skal:
 - 1) sikre, at de luftfartsdatabaser, der skal anvendes på certificerede luftfartøjssystemer, opfylder de datakvalitetskrav, der er tilstrækkelige til den tilsigtede anvendelse af dataene
 - 2) sikre rettidig distribution og ajourføring af eksisterende og uændrede luftfartsdatabaser til alle luftfartøjer, der har brug for dem

- 3) til databaseleverandøren indberette tilfælde af fejlagtige, inkonsekvente eller manglende data, som med rimelighed kan forventes at udgøre en fare for flyvningen, uanset eventuelle andre krav om indberetning af begivenheder som defineret i forordning (EU) nr. 376/2014. I sådanne tilfælde underretter IAM-operatøren alt berørt personale og sikrer, at de berørte data ikke anvendes.»

«
