

## II

(Niet-wetgevingshandelingen)

## VERORDENINGEN

## VERORDENING (EU) Nr. 379/2014 VAN DE COMMISSIE

van 7 april 2014

**tot wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG van de Raad, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG<sup>(1)</sup>, en met name artikel 8, lid 5,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Exploitanten en personeel die betrokken zijn bij vluchtuitvoeringen met bepaalde luchtvaartuigen moeten voldoen aan de relevante essentiële eisen die zijn uiteengezet in bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008.
- (2) Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 moet de Commissie de nodige uitvoeringsregels vaststellen waarin de voorwaarden voor veilige vluchtuitvoering worden bepaald. Die regels moeten in de eerste plaats rekening houden met zowel de complexiteit van luchtvaartuigen, organisaties en vluchtuitvoeringen als met de risico's die verbonden zijn aan de verschillende soorten vluchtuitvoeringen.
- (3) Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie<sup>(2)</sup> stelt de uitvoeringsregels vast voor commerciële vluchtuitvoeringen met vliegtuigen en helikopters. Ook moeten regels voor commerciële vluchtuitvoeringen met luchtballonnen en zweefvliegtuigen worden opgesteld om te voldoen aan de grondbeginselen en toepasselijkheid van Verordening (EG) nr. 216/2008. Bovendien moeten de specifieke kenmerken van bepaalde commerciële vluchtuitvoeringen met vliegtuigen en helikopters die beginnen en eindigen op hetzelfde luchtvaartterrein of dezelfde operatielocatie, op passende wijze worden behandeld volgens de schaal en reikwijdte en het risico dat eraan verbonden is.
- (4) Verordening (EU) nr. 800/2013 van de Commissie<sup>(3)</sup> wijzigt Verordening (EU) nr. 965/2012, waarbij regels worden opgenomen voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen overeenkomstig de complexiteit van het luchtvaartuig. Ook moet Verordening (EU) nr. 965/2012 worden gewijzigd zodat zij de actuele stand van de techniek weerspiegelt en evenredige maatregelen garandeert voor bepaalde welomlijnde activiteiten met andere dan complexe luchtvaartuigen en de daarbij betrokken organisaties.

<sup>(1)</sup> PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1.

<sup>(2)</sup> Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 296 van 25.10.2012, blz. 1).

<sup>(3)</sup> Verordening (EU) nr. 800/2013 van de Commissie van 14 augustus 2013 houdende wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 227 van 24.8.2013, blz. 1).

- (5) Ook moeten regels voor gespecialiseerde vluchtuitvoeringen met vliegtuigen, helikopters, luchtballonnen en zweefvliegtuigen worden opgenomen, rekening houdend met de bijzondere aspecten van dergelijke vluchtuitvoeringen en het risico dat eraan verbonden is. Omwille van de evenredigheid zou het niet passend zijn om alle commerciële exploitanten, en in het bijzonder gespecialiseerde commerciële exploitanten, aan certificering te onderwerpen. Hoewel van commerciële aard, zouden deze exploitanten in het bezit moeten zijn van een verklaring van bekwaamheid in plaats van een certificaat. Niettemin moeten met het oog op de veiligheid voorwaarden worden opgenomen voor bepaalde commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen met een hoog risico die gevaar opleveren voor derden op de grond, en moeten deze vluchtuitvoeringen daarom vergunningsplichtig worden.
- (6) Verordening (EU) nr. 965/2012 moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (7) Om een soepele overgang en een hoog niveau van burgerluchtvaartveiligheid in de Unie te garanderen, moeten de uitvoeringsmaatregelen in overeenstemming zijn met de stand van de techniek, met inbegrip van de beste praktijken en de wetenschappelijke en technische vooruitgang op het gebied van vluchtuitvoering. Daarbij dient rekening te worden gehouden met technische voorschriften en administratieve procedures waarover de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en de Europese gezamenlijke luchtvaartautoriteiten vóór 30 juni 2009 overeenstemming hebben bereikt, alsook met bestaande wetgeving met betrekking tot een specifieke nationale omgeving.
- (8) Het is van belang de luchtvaartsector en de autoriteiten in de lidstaten voldoende tijd te geven om zich aan het nieuwe juridische kader aan te passen.
- (9) Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart heeft ontwerp- uitvoeringsvoorschriften opgesteld en ingediend als advies aan de Commissie, overeenkomstig artikel 19, lid 1, van Verordening (EG) nr. 216/2008.
- (10) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 65 van Verordening (EG) nr. 216/2008 opgerichte comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

#### Artikel 1

Verordening (EU) nr. 965/2012 wordt als volgt gewijzigd:

- 1) Artikel 1 wordt vervangen door:

„Artikel 1

#### **Voorwerp en toepassingsgebied**

1. In deze verordening worden gedetailleerde regels vastgesteld voor vluchtuitvoeringen met vliegtuigen, helikopters, luchtballonnen en zweefvliegtuigen, inclusief platforminspecties van luchtvaartuigen van exploitanten onder het veiligheids-toezicht van een andere staat die landen op luchthavens op het grondgebied dat onder de bepalingen van het Verdrag valt.
2. In deze verordening worden ook gedetailleerde regels vastgesteld voor de afgifte, actualisering, wijziging, beperking, schorsing of intrekking van de certificaten van de in artikel 4, lid 1, onder b) en c), van Verordening (EG) nr. 216/2008 vermelde exploitanten van luchtvaartuigen die commerciële luchtvervoersactiviteiten verrichten, alsook de rechten en plichten van de houders van certificaten en de voorwaarden waaronder de activiteiten worden verboden, beperkt of onderworpen aan bepaalde voorwaarden in het belang van de veiligheid.
3. In deze verordening worden ook gedetailleerde regels vastgesteld voor de voorwaarden en procedures voor de eigen verklaring van en het toezicht op exploitanten van commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen en niet-commerciële vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen, met inbegrip van niet-commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen.
4. In deze verordening worden ook gedetailleerde regels vastgesteld voor de vergunningsplicht waaraan bepaalde commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen met een hoog risico worden onderworpen met het oog op de veiligheid, en voor de afgifte, actualisering, wijziging, beperking, schorsing of intrekking van de vergunningen.

5. Deze verordening is niet van toepassing op de vluchtuitvoeringen die in artikel 1, lid 2, onder a), van Verordening (EG) nr. 216/2008 zijn opgenomen.

6. Deze verordening is niet van toepassing op vluchtuitvoeringen met kabelballonnen en kabelluchtschepen en op kabelvluchten met luchtballonnen.”.

2) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) aan de eerste alinea worden de volgende punten toegevoegd:

- „7. „Gespecialiseerde vluchtuitvoering”: een niet-commerciële luchtvervoersactiviteit waarbij een luchtvaartuig wordt gebruikt voor gespecialiseerde activiteiten zoals landbouw, bouw, fotografie, landmeetkunde, observatie en patrouilles of luchtreclame.
8. „Gespecialiseerde commerciële luchtvaartactiviteit met een hoog risico”: een gespecialiseerde commerciële vluchtuitvoering boven een gebied waar de veiligheid van derden op de grond in geval van nood in gevaar kan worden gebracht of, zoals bepaald door de bevoegde autoriteit van de plaats van de vluchtuitvoering, een gespecialiseerde commerciële vluchtuitvoering die door haar specifieke aard en de lokale omgeving waar ze plaatsvindt een hoog risico vormt, met name voor derde partijen op de grond.
9. „Kennismakingsvlucht”: een rondvlucht van korte duur tegen een beloning of andere vergoeding, die wordt aangeboden door een erkende opleidingsorganisatie of een organisatie die de luchtvaartsport of het vrijetijdsvliegen wil promoten, met het oog op het aantrekken van nieuwe stagiairs of leden.
10. „Wedstrijdvlucht”: een vliegactiviteit waarbij het luchtvaartuig wordt gebruikt voor luchtvaartwedstrijden, om te oefenen voor luchtvaartwedstrijden of om heen en weer naar luchtvaartwedstrijden te vliegen.
11. „Luchtvaartvertoning”: een vliegactiviteit die doelbewust wordt uitgevoerd met het oog op het geven van een demonstratie of het verschaffen van amusement tijdens een voor het publiek opengesteld, aangekondigd evenement, met inbegrip van de situatie waarin het luchtvaartuig wordt gebruikt om voor een luchtvaartvertoning te oefenen en naar en van het aangekondigde evenement te vliegen.”;

b) in de tweede alinea wordt „VII” vervangen door „VIII”.

3) Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

a) het volgende lid 1 bis wordt ingevoegd:

„1 bis. Exploitanten die commerciële luchtvervoersactiviteiten uitvoeren die beginnen en eindigen op hetzelfde luchtvaartterrein/dezelfde operatielocatie en met vliegtuigen van prestatieklasse B of niet-complexe helikopters, moeten voldoen aan de relevante bepalingen van bijlagen III en IV.”;

b) de leden 3, 4 en 5 worden vervangen door:

„3. Exploitanten van niet-commerciële vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven vliegtuigen en helikopters moeten verklaren dat zij over de bekwaamheid en middelen beschikken om zich te kwijten van hun verantwoordelijkheden in verband met de exploitatie van luchtvaartuigen en moeten deze luchtvaartuigen exploiteren overeenkomstig de bepalingen van bijlage III en bijlage VI. Wanneer dergelijke exploitanten niet-commerciële gespecialiseerde vluchten uitvoeren, moeten zij daarentegen het luchtvaartuig exploiteren in overeenstemming met de bepalingen van bijlagen III en VIII.

4. Exploitanten van niet-commerciële vluchten, met inbegrip van niet-commerciële gespecialiseerde vluchten, met andere dan complexe motoraangedreven vliegtuigen en helikopters en met luchtballonnen en zweefvliegtuigen, moeten het luchtvaartuig exploiteren in overeenstemming met de bepalingen van bijlage VII.

5. Opleidingsorganisaties waarvan de hoofdvestiging zich bevindt in een lidstaat en die zijn goedgekeurd in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 1178/2011, moeten tijdens oefenvluchten naar, binnen of buiten de Unie gebruikmaken van:

- a) complexe motoraangedreven vliegtuigen en helikopters overeenkomstig de bepalingen van bijlage VI;
- b) andere dan complexe motoraangedreven vliegtuigen en helikopters, alsook luchtballonnen en zweefvliegtuigen overeenkomstig de bepalingen van bijlage VII.”;
- c) de volgende leden 6 en 7 worden toegevoegd:

„6. Exploitanten mogen alleen luchtvaartuigen gebruiken voor commerciële gespecialiseerde activiteiten zoals bepaald in de bijlagen III en VIII.

7. Vluchten die onmiddellijk vóór, tijdens of onmiddellijk na gespecialiseerde vluchtuitvoeringen plaatsvinden en die rechtstreeks met die vluchtuitvoeringen verband houden, worden uitgevoerd in overeenstemming met de leden 3, 4 en 6, naar gelang van het geval. Behalve in het geval van parachuteringsvluchten mogen naast de bemanning niet meer dan zes voor de opdracht onmisbare personen worden meegevoerd aan boord.”.

4) Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

- a) lid 1 wordt geschrapt;
- b) het volgende lid 4 bis wordt ingevoegd:

„4 bis. In afwijking van artikel 5, leden 1 en 6, mogen de volgende vluchtuitvoeringen met andere dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen worden uitgevoerd overeenkomstig bijlage VII:

- a) vluchten met door particulieren gedeelde kosten, op voorwaarde dat de rechtstreekse kosten worden gedeeld door alle inzittenden van het luchtvaartuig, met inbegrip van de piloot, en waarbij het aantal personen dat de rechtstreekse kosten deelt niet meer dan zes bedraagt;
- b) wedstrijdvluchten of luchtvaartvertoningen, op voorwaarde dat de beloning of andere vergoeding voor dergelijke vluchten beperkt blijft tot een terugbetaling van de rechtstreekse kosten en een evenredige bijdrage in de jaarlijkse kosten, en tot prijzen waarvan de maximumwaarde door de bevoegde autoriteit wordt vastgesteld;
- c) kennismakingsvluchten, parachuteringsvluchten, sleepvluchten met zweefvliegtuigen of kunstvluchten die worden uitgevoerd door een opleidingsorganisatie die haar hoofdvestiging in een lidstaat heeft en werd goedgekeurd in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 1178/2011, of door een organisatie die de luchtvaartsport of het vrijetijdsvliegen wil promoten, op voorwaarde dat het luchtvaartuig in eigendom of op grond van een dry-leaseovereenkomst wordt geëxploiteerd, dat de vlucht geen winst oplevert die buiten de organisatie wordt uitgekeerd en dat vluchten waarbij niet-leden van de organisatie betrokken zijn slechts een marginale activiteit van de organisatie zijn.”.

5) Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

- a) lid 3 wordt vervangen door:

„3. voor commerciële luchtvervoersactiviteiten met helikopters, commerciële luchtvervoersactiviteiten met luchtballonnen en commerciële luchtvervoersactiviteiten met zweefvliegtuigen: nationale eisen.”;

- b) het volgende lid 4 wordt ingevoegd:

„4. Niet-commerciële vluchtuitvoeringen, met inbegrip van niet-commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen, met complexe motoraangedreven vliegtuigen en helikopters, alsook commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen met vliegtuigen, helikopters, luchtballonnen en zweefvliegtuigen moeten verder worden verricht overeenkomstig de toepasselijke nationale wetgeving inzake de vliegtijdbepanking totdat de bijbehorende uitvoeringsvoorschriften worden vastgesteld en toegepast.”.

6) Artikel 10, lid 3, wordt als volgt gewijzigd:

- a) onder a) wordt „bijlage III” vervangen door „bijlagen II en III”;
- b) onder b) wordt „bijlage V, VI en VII” vervangen door „bijlagen II, V, VI en VII.”.

7) Aan artikel 10 worden de volgende leden 4, 5, 6 en 7 toegevoegd:

„4. In afwijking van de tweede alinea van lid 1 kunnen de lidstaten besluiten om de bepalingen van de bijlagen II, III, VII en VIII niet op gespecialiseerde vluchtuitvoeringen toe te passen tot 21 april 2017.

5. In afwijking van de tweede alinea van lid 1 kunnen de lidstaten besluiten om de bepalingen van de bijlagen II, III en IV niet toe te passen op:

- a) commerciële luchtvervoersactiviteiten met vliegtuigen van prestatieklasse B of niet-complexe helikopters die beginnen en eindigen op hetzelfde luchtvaartterrein/dezelfde operatielocatie tot 21 april 2017; en
- b) commerciële luchtvervoersactiviteiten met luchtballonnen en zweefvliegtuigen tot 21 april 2017.

6. Als een lidstaat gebruikmaakt van de in lid 5, onder a), bedoelde afwijking zijn de volgende regels van toepassing:

- a) voor vliegtuigen: bijlage III bij Verordening (EEG) nr. 3922/91 en bijbehorende nationale uitzonderingen overeenkomstig artikel 8, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 3922/91;
- b) voor helikopters: nationale eisen.

7. Als een lidstaat gebruikmaakt van de in de leden 3, 4 en 5 bedoelde afwijkingen, moet hij de Commissie en het Agentschap hiervan in kennis stellen. In deze kennisgeving worden niet alleen de redenen en de duur van deze afwijking beschreven, maar ook het tenuitvoerleggingsprogramma met de geplande maatregelen en het bijbehorende tijdschema.”.

8) De bijlagen I tot en met VII bij Verordening (EU) nr. 965/2012 worden gewijzigd overeenkomstig bijlage I bij deze verordening.

9) Aan Verordening (EU) nr. 965/2012 wordt een bijlage VIII (Deel-SPO) toegevoegd overeenkomstig bijlage II bij deze verordening.

#### Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de derde dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van 1 juli 2014.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 7 april 2014.

Voor de Commissie  
De voorzitter  
José Manuel BARROSO

## BIJLAGE I

1) Bijlage I bij Verordening (EU) nr. 965/2012 wordt als volgt gewijzigd:

a) de titel wordt vervangen door „Definities van termen die voorkomen in de bijlagen II-VIII”;

b) het volgende punt wordt ingevoegd:

„11 bis. „Lege massa luchtballon”: de massa die wordt bepaald door weging van de luchtballon inclusief alle geïnstalleerde apparatuur vermeld in het vlieghandboek.”;

c) punt 40 wordt vervangen door:

„40. „Dry-leaseovereenkomst”: een overeenkomst tussen ondernemingen krachtens welke het luchtvaartuig wordt geëxploiteerd op grond van het air operator certificate (AOC) van degene die het luchtvaartuig huurt of, in het geval van andere dan commerciële vluchtuitvoeringen, onder verantwoordelijkheid van de huurder.”;

d) het volgende punt wordt ingevoegd:

„117 bis. „Taakspecialist”: een persoon die door de exploitant of een derde is aangewezen of die als onderneming handelt, en die grondtaken uitvoert die rechtstreeks verband houden met een gespecialiseerde taak of die gespecialiseerde taken aan boord van het luchtvaartuig uitvoert.”;

e) punt 120 wordt vervangen door:

„120. „Verkeerslast”: de totale massa van passagiers, bagage, vracht en mobiele gespecialiseerde apparatuur en, behalve voor luchtballonnen, met inbegrip van eventuele ballast.”;

f) punt 127 wordt vervangen door:

„127. „Wet-leaseovereenkomst”: een overeenkomst:

— in het geval van commerciële vluchtuitvoeringen: tussen luchtvaartmaatschappijen krachtens welke het luchtvaartuig wordt geëxploiteerd op grond van het AOC van de verhuurder; of

— in het geval van andere dan commerciële vluchtuitvoeringen: tussen exploitanten krachtens welke het luchtvaartuig wordt geëxploiteerd op grond van het AOC van de verhuurder.”.

2) Bijlage II bij Verordening (EU) nr. 965/2012 wordt als volgt gewijzigd:

a) in ARO.GEN.120, onder d), punt 1), worden na „de erkenning” de woorden „, de vergunning voor gespecialiseerde vluchtuitvoering” ingevoegd;

b) in ARO.GEN.200, onder c), worden na „gecertificeerd” de woorden „,of vergund” ingevoegd;

c) in ARO.GEN.205, onder a), worden na „de eerste certificering” de woorden „, de vergunning voor gespecialiseerde vluchtuitvoering” ingevoegd;

d) in ARO.GEN.205, onder b), wordt „, vergunning” ingevoegd na „certificering”;

e) in ARO.GEN.220, onder a),:

i) wordt het volgende punt toegevoegd:

- „4 bis) de vergunningsprocedure voor een gespecialiseerde commerciële vluchtuitvoering met een hoog risico en permanent toezicht op de houder van de vergunning;”;
- ii) punt 7 wordt vervangen door:
- „7. toezicht op personen en organisaties die activiteiten uitoefenen op het grondgebied van een lidstaat, maar die onder toezicht staan van of zijn gecertificeerd of vergund door de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat of het Agentschap, zoals dat door deze autoriteiten is overeengekomen;”;
- iii) in punt 9 wordt „of vergunning” ingevoegd na „certificaat”;
- f) ARO.GEN.220, onder b), wordt vervangen door:
- „b) De bevoegde autoriteit houdt een lijst bij van alle organisatiecertificaten en vergunningen voor gespecialiseerde vluchtuitvoeringen die zij heeft afgegeven en van eigen verklaringen die zij heeft ontvangen.”;
- g) in ARO.GEN.300, onder a), worden de punten 1 en 2 vervangen door:
- „1. de naleving van de eisen die van toepassing zijn op organisaties of soorten vluchtuitvoeringen vóór de afgifte van een certificaat, erkenning of vergunning, naar gelang van het geval;
2. de permanente naleving van de eisen die van toepassing zijn op de door haar gecertificeerde organisaties en vergunde gespecialiseerde vluchtuitvoeringen en op de organisaties waarvan zij een eigen verklaring heeft ontvangen;”;
- h) ARO.GEN.305 wordt als volgt gewijzigd:
- i) onder d) wordt vervangen door:
- „d) Voor organisaties die bij de bevoegde autoriteit een eigen verklaring over hun activiteiten indienen, wordt het toezichtsprogramma gebaseerd op de specifieke aard van de organisatie, de complexiteit van haar activiteiten en de resultaten van vroegere toezichtsactiviteiten, en op de beoordeling van de risico's die bij het soort activiteiten horen. Het omvat audits en inspecties, met inbegrip van platforminspecties en onaangekondigde inspecties, voor zover van toepassing.”;
- ii) onder d), punt 1, wordt als volgt ingevoegd:
- „d), 1. Voor organisaties die een vergunning voor gespecialiseerde vluchtuitvoeringen bezitten, wordt het toezichtsprogramma opgesteld in overeenstemming met het bepaalde onder d), en wordt ook rekening gehouden met de vroegere en huidige vergunningsprocedure en de geldigheidsduur van de vergunning.”;
- i) ARO.GEN.350, onder b), wordt vervangen door:
- „b) De bevoegde autoriteit geeft een niveau 1-bevinding af wanneer een betekenisvolle niet-naleving wordt vastgesteld van de toepasselijke vereisten van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de daarin vervatte uitvoeringsvoorschriften, van de procedures en handboeken van de organisatie of van de voorwaarden van een erkenning, certificaat of vergunning voor gespecialiseerde vluchtuitvoeringen of van de inhoud van een eigen verklaring, en die niet-naleving de veiligheid vermindert of ernstig gevaar oplevert voor de vliegveiligheid.”;
- j) in ARO.GEN.350, onder b), punten 2) en 3), worden na „organisatiecertificaat” de woorden „of vergunning voor gespecialiseerde vluchtuitvoeringen” ingevoegd;



k) ARO.GEN.350 onder c), wordt vervangen door:

„c) De bevoegde autoriteit geeft een niveau 2-bevinding af wanneer een niet-naleving wordt vastgesteld van de toepasselijke vereisten van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de daarin vervatte uitvoeringsvoorschriften, van de procedures en handboeken van de organisatie of van de voorwaarden van een erkenning, certificaat of vergunning voor gespecialiseerde vluchtuitvoeringen of van de inhoud van een eigen verklaring, en die niet-naleving de veiligheid vermindert of ernstig gevaar oplevert voor de vliegveiligheid.”;

l) in ARO.GEN.350, onder d), punt 1), worden na „certificaat” de woorden „of vergunning voor gespecialiseerde vluchtuitvoeringen” ingevoegd;

m) In ARO.GEN.350, onder e), worden na „een organisatie die werd gecertificeerd” de woorden „of vergund” ingevoegd;

n) in ARO.GEN.355, onder a), wordt de verwijzing naar Verordening (EU) nr. 290/2012 vervangen door een verwijzing naar Verordening (EU) nr. 1178/2011;

o) ARO.GEN.360 wordt als volgt toegevoegd:

#### **„ARO.GEN.360 Bevindingen en handhavingsmaatregelen — exploitanten**

Wanneer tijdens het toezicht of anderszins bewijzen worden gevonden van de niet-naleving van de toepasselijke eisen door een exploitant die onderworpen is aan de eisen van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan, moet de bevoegde autoriteit die de niet-naleving heeft vastgesteld de nodige handhavingsmaatregelen nemen om te voorkomen dat die niet-naleving voortduurt.”;

p) aan ARO.OPS.100 wordt het volgende punt c) toegevoegd:

„c) De bevoegde autoriteit kan specifieke operationele beperkingen vaststellen. Dergelijke beperkingen worden in de vluchtuitvoeringsspecificaties gedocumenteerd.”;

q) in SUBDEEL OPS wordt de volgende SECTIE I bis ingevoegd:

#### *„SECTIE I bis*

#### ***Vergunning voor commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen met een hoog risico***

#### **ARO.OPS.150 Vergunning voor commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen met een hoog risico**

a) Bij ontvangst van een aanvraag tot afgifte van een vergunning voor commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen met een hoog risico, moet de voor de exploitant bevoegde autoriteit de risicobeoordelingsdocumentatie en de standaardvluchtuitvoeringsprocedures (SOP's) van de exploitant onderzoeken die verband houden met één of meerdere geplande vluchtuitvoeringen en die ontwikkeld zijn in overeenkomst met de relevante voorschriften van bijlage VIII (Deel-SPO).

b) Wanneer de voor de exploitant bevoegde autoriteit tevreden is over de risicobeoordeling en de SOP's, geeft zij de vergunning af, zoals vastgelegd in aanhangsel VI. De vergunning kan worden afgegeven voor bepaalde of onbepaalde duur. In de vergunning worden de voorwaarden vastgelegd waaronder de exploitant gemachtigd is één of meerdere commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen met een hoog risico te verrichten.

c) Bij ontvangst van een aanvraag tot wijziging van de vergunning, dient de voor de exploitant bevoegde autoriteit zich te houden aan het bepaalde onder a) en b). De bevoegde autoriteit bepaalt onder welke voorwaarden de exploitant tijdens de wijziging mag werken, tenzij zij oordeelt dat de vergunning moet worden geschorst.

d) Bij ontvangst van een aanvraag tot verlenging van de vergunning, dient de voor de exploitant bevoegde autoriteit zich te houden aan het bepaalde onder a) en b). Zij kan rekening houden met de vroegere vergunningsprocedure en toezichtsactiviteiten.



- e) Onverminderd aanvullende handhavingsmaatregelen moet de voor de exploitant bevoegde autoriteit de vergunning schorsen, beperken of intrekken wanneer de exploitant wijzigingen doorvoert zonder een gewijzigde risicobeoordeling en SOP's te hebben ingediend.
- f) Bij ontvangst van een aanvraag tot afgifte van een vergunning voor een grensoverschrijdende gespecialiseerde commerciële vluchtuitvoering met een hoog risico, moet de voor de exploitant bevoegde autoriteit de risicobeoordelingsdocumenten en de standaardvluchtuitvoeringsprocedures (SOP's) van de exploitant onderzoeken, in samenwerking met de bevoegde autoriteit van de plaats waar de vluchtuitvoering zal worden verricht. Wanneer beide autoriteiten tevreden zijn over de risicobeoordeling en de SOP's, geeft de voor de exploitant bevoegde autoriteit de vergunning af.

#### **ARO.OPS.155 Leaseovereenkomsten**

- a) De bevoegde autoriteit keurt een leaseovereenkomst goed waarbij een in een derde land geregistreerd luchtvaartuig of een exploitant uit een derde land is betrokken wanneer de SPO-exploitant heeft aangetoond dat hij voldoet aan ORO.SPO.100.
- b) De goedkeuring van een dry-leaseovereenkomst wordt geschorst of ingetrokken wanneer het luchtwaardigheidscertificaat van het luchtvaartuig wordt geschorst of ingetrokken.”;
- r) in ARO.OPS.200, onder b), punt 2), worden na de woorden „niet-commerciële vluchtuitvoeringen” de woorden „en gespecialiseerde vluchtuitvoeringen” ingevoegd;
- s) de tekst van ARO.OPS.210 wordt vervangen door:

#### **„ARO.OPS.210 Bepaling van een afstand of plaatselijke omgeving**

De bevoegde autoriteit kan een afstand of plaatselijke omgeving bepalen voor de vluchtuitvoeringen.”;

- t) in SUBDEEL OPS wordt de volgende SECTIE III ingevoegd:

„SECTIE III

#### **Toezicht op de vluchtuitvoeringen**

#### **ARO.OPS.300 Introductievluchten**

De bevoegde autoriteit kan aanvullende voorwaarden stellen voor introductievluchten die overeenkomstig Deel-NCO worden uitgevoerd op het grondgebied van de lidstaat. Deze voorwaarden moeten veilige activiteiten garanderen en evenredig zijn.”;

- u) in aanhangsel I:
  - i) wordt de ondertitel vervangen door „(Erkenningsregeling voor luchtvervoerexploitanten)”;
  - ii) worden de woorden „Gespecialiseerde commerciële activiteiten” en voetnoot 2 geschrapt;
- v) in aanhangsel II wordt het woord „start” overal geschrapt en wordt voetnoot 10 vervangen door:
  - „(10). Toepasselijke categorie precisienadering invullen: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB of CAT IIIC. Minimale zichtbare baanlengte (RVR) in meter en beslissingshoogte (DH) in voet invullen. Eén naderingscategorie per regel.”;
- w) in aanhangsel V worden onder de woorden „niet-commerciële vluchtuitvoeringen” de woorden „gespecialiseerde vluchtuitvoeringen” toegevoegd;
- x) het volgende aanhangsel VI wordt toegevoegd:

## „Aanhangsel VI

<b>VERGUNNING VOOR COMMERCIELE GESPECIALISEERDE VLUCHTUITVOERINGEN MET EEN HOOG RISICO</b>	
Instantie van afgifte: <sup>(1)</sup> :	
Vergunning nr. <sup>(2)</sup> :	
Naam van de exploitant <sup>(3)</sup> :	
Adres van de exploitant <sup>(4)</sup> :	
Telefoon <sup>(5)</sup> :	
Fax:	
E-mail:	
Luchtvaartuigmodel en registratiemerktekens <sup>(6)</sup> :	
Toegestane gespecialiseerde vluchtuitvoeringen <sup>(7)</sup> :	
Toegestaan operatiegebied of -locatie <sup>(8)</sup> :	
Bijzondere beperkingen <sup>(9)</sup> :	
Hierbij wordt bevestigd dat ..... commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen met een hoog risico mag uitvoeren in overeenstemming met deze vergunning, de standaardvluchtuitvoeringsprocedures van de exploitant, bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan.	
Datum van afgifte <sup>(10)</sup> :	Naam en handtekening <sup>(11)</sup> :
	Functie:

EASA-FORMULIER 151 Uitgave 1

<sup>(1)</sup> Naam en contactgegevens van de bevoegde autoriteit.<sup>(2)</sup> Nummer van de bijbehorende vergunning invullen.<sup>(3)</sup> Geregistreerde naam en handelsnaam (indien verschillend) van de exploitant invullen. Voeg „Dba“ („Doing business as“) toe vóór de handelsnaam.<sup>(4)</sup> Hoofdvestiging van de exploitant.<sup>(5)</sup> Telefoon- en faxgegevens met de landcode van de hoofdvestiging van de exploitant. E-mailadres, indien beschikbaar.<sup>(6)</sup> CAST- of ICAO-aanduiding van het merk, model en (master)serienummer, indien aangewezen, van het luchtvaartuig (bijv. Boeing-737-3K2 of Boeing-777-232). De CAST/ICAO-classificatie is te vinden op: <http://www.intlaviationstandards.org/H>.

De registratiemerktekens moeten worden vermeld in de lijst van specifieke erkenningen of in het vluchthandboek. De lijst van specifieke erkenningen dient dan te verwijzen naar de bijbehorende bladzijde in het vluchthandboek.

<sup>(7)</sup> Specificeer het type activiteit, bv. landbouw, bouw, fotografie, landmeetkunde, observatie en patrouilles, luchtreclame.<sup>(8)</sup> Lijst van het (de) geografisch(e) gebied(en) of plaatsen waar de activiteiten mogen plaatsvinden (met geografische coördinaten, vluchtinformatieregio of nationale of regionale grenzen).<sup>(9)</sup> Opsomming van toepasselijke speciale beperkingen (bijv. enkel VFR, enkel overdag, e.d.).<sup>(10)</sup> Datum van afgifte van de vergunning (dd/mm/jjjj).<sup>(11)</sup> Functie, naam en handtekening van de vertegenwoordiger van de bevoegde autoriteit. Daarnaast mag een officieel stempel op de vergunning worden aangebracht."

- 3) Bijlage III bij Verordening (EU) nr. 965/2012 wordt als volgt gewijzigd:
- a) elke verwijzing naar Verordening (EG) nr. 1702/2003 wordt vervangen door een verwijzing naar Verordening (EU) nr. 748/2012 van de Commissie <sup>(1)</sup>;
  - b) elke verwijzing naar Verordening (EG) nr. 290/2012 wordt vervangen door een verwijzing naar Verordening (EU) nr. 1178/2011;
  - c) de tekst van ORO.GEN.005 wordt vervangen door:

„In deze bijlage zijn de eisen vastgelegd die moeten worden nageleefd door luchtvaartexploitanten die de volgende activiteiten verrichten:

    - a) commerciële luchtvervoersactiviteiten (CAT);
    - b) commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen;
    - c) niet-commerciële vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen;
    - d) niet-commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen.”
  - d) in ORO.GEN.105 worden na „aangifteplicht” de woorden „of met een vergunning voor gespecialiseerde vluchtuitvoeringen” ingevoegd;
  - e) ORO.GEN.110, onder a), wordt vervangen door:

„a) De exploitant is verantwoordelijk voor de exploitatie van het luchtvaartuig in overeenstemming met bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008, naar gelang van het geval, met de relevante eisen van deze bijlage en met zijn air operator certificate (AOC) of vergunning voor gespecialiseerde vluchtuitvoeringen (SPO) of eigen verklaring.”;
  - f) in ORO.GEN.110, onder c), wordt „of vergunning voor gespecialiseerde vluchtuitvoeringen” ingevoegd na „certificaat”;
  - g) aan ORO.GEN.110 wordt het volgende punt toegevoegd:

„k) Onverminderd het bepaalde onder j), moet de exploitant van een zweefvliegtuig of luchtballon of van VFR-vluchten overdag die opstijgen en landen op het hetzelfde luchtvaartterrein of dezelfde operatielocatie, met

    - i) eenmotorige propellervliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van 5 700 kg of minder en een maximale operationele passagiersconfiguratie (MOPSC) van ten hoogste vijf; of
    - ii) andere dan complexe motoraangedreven, eenmotorige helikopters met een maximale operationele passagiersconfiguratie van ten hoogste vijf,

zeker stellen dat de bemanning een passende opleiding of passende instructies heeft ontvangen zodat ze niet-aangegeven gevaarlijke goederen kunnen herkennen die door passagiers of als vracht aan boord zijn gebracht.”;
  - h) in ORO.GEN.115:
    - i) wordt de titel vervangen door: „Aanvraag van een air operator certificate”;
    - ii) onder a), wordt „certificaat” vervangen door „air operator certificate”.

<sup>(1)</sup> Verordening (EU) nr. 748/2012 van de Commissie van 3 augustus 2012 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties (PB L 224 van 21.8.2012, blz. 1).

- i) aan ORO.GEN.120 wordt het volgende punt toegevoegd:
- „d) Wanneer een exploitant die onderworpen is aan de vergunningsplicht voor gespecialiseerde vluchtuitvoeringen (SPO) gebruik wil maken van een alternatieve wijze van naleving, moet hij voldoen aan het bepaalde onder b), wanneer dergelijke alternatieve wijze van naleving van invloed is op de standaardvluchtuitvoeringsprocedures die deel uitmaken van de vergunning en aan het bepaalde onder c), voor het eigen verklaarde deel van zijn organisatie en exploitatie.”;
- j) de titel van ORO.GEN.125 wordt vervangen door: „**Erkenningsvoorwaarden en rechten van een AOC-houder**”;
- k) de titel van ORO.GEN.130 wordt vervangen door: „**Wijzigingen met betrekking tot een AOC-houder**”;
- l) de titel van ORO.GEN.135 wordt vervangen door: „**Permanente geldigheid van een AOC**”;
- m) in ORO.GEN.140, onder a), worden na „certificeringsplichtige” de woorden „SPO-vergunningsplichtige” ingevoegd;
- n) in ORO.GEN.140, onder b), worden na de woorden „de onder a) vermelde toegang tot luchtvaartuigen omvat” de woorden „in het geval van commerciële luchtvervoersactiviteiten” ingevoegd;
- o) ORO.GEN.205 wordt vervangen door:

**„ORO.GEN.205 Uitbestede activiteiten**

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat uitbestede of ingekochte diensten of producten aan de toepasselijke eisen voldoen wanneer delen van zijn activiteiten worden uitbesteed of ingekocht.
- b) Wanneer de gecertificeerde exploitant of houder van een vergunning voor gespecialiseerde vluchtuitvoeringen een deel van zijn activiteit aan een organisatie uitbesteedt die zelf niet krachtens dit deel is gecertificeerd voor het uitvoeren van dergelijke activiteiten, werkt deze organisatie onder de erkenning van de exploitant. De uitbestedende organisatie zorgt ervoor dat de bevoegde autoriteit toegang krijgt tot de organisatie waaraan de taken worden uitbesteed, zodat kan worden vastgesteld of de toepasselijke eisen worden nageleefd.”;
- p) in ORO.AOC.100, onder a), wordt het woord „luchtvaartactiviteiten” vervangen door „luchtvervoersactiviteiten”;
- q) ORO.AOC.100, onder b) en c), worden vervangen door:
- „b) De exploitant moet de volgende informatie verstrekken aan de bevoegde autoriteit:

1. officiële naam en bedrijfsnaam, adres en postadres van de aanvrager;
2. een beschrijving van de voorgestelde activiteit, inclusief het (de) type(n) en het aantal geëxploiteerde luchtvaartuigen;
3. een beschrijving van het gebruikte beheersysteem, met inbegrip van de organisatiestructuur;
4. de naam van de verantwoordelijke beheerder;
5. de namen van de benoemde personen op grond van ORO.AOC.135, onder a), met hun kwalificaties en ervaring;
6. een kopie van het vluchthandboek dat vereist is op grond van ORO.MLR.100;
7. een verklaring dat alle documenten die naar de bevoegde autoriteit zijn gestuurd, zijn geverifieerd door de aanvrager en in overeenstemming met de toepasselijke eisen zijn bevonden.

- c) Aanvragers dienen aan de bevoegde autoriteit aan te tonen dat:
1. zij voldoen aan alle toepasselijke eisen van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008, de onderhavige bijlage, bijlage IV (Deel-CAT) en bijlage V (Deel-SPA) van deze verordening;
  2. alle geëxploiteerde luchtvaartuigen beschikken over een bewijs van luchtwaardigheid in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 748/2012; en
  3. hun organisatie en beheer geschikt zijn voor en in verhouding staan tot de omvang en het toepassingsgebied van de activiteit.”.
- r) in ORO.AOC.125 onder a), punt 1), ii), wordt na het woord „commercieel” het woord „luchtvervoer” ingevoegd;
- s) in ORO.DEC.100 wordt de eerste zin vervangen door:
- „Exploitanten van complexe motoraangedreven luchtvaartuigen die betrokken zijn bij niet-commerciële vluchtuitvoeringen of niet-commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen, en exploitanten van commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen moeten:”;
- t) na SUBDEEL DEC — EIGEN VERKLARING wordt het volgende subdeel ingevoegd:

„SUBDEEL SPO

**COMMERCIEËLE GESPECIALISEERDE VLUCHTUITVOERINGEN**

**ORO.SPO.100 Gemeenschappelijke eisen voor gespecialiseerde commerciële exploitanten**

- a) Een gespecialiseerde commerciële exploitant dient naast ORO.DEC.100 ook te voldoen aan ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 en ORO.AOC.150.
- b) Luchtvaartuigen moeten beschikken over een bewijs van luchtwaardigheid in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 748/2012 of worden geleased in overeenstemming met het bepaalde onder c).
- c) Een gespecialiseerde commerciële exploitant dient voorafgaande goedkeuring te krijgen van de bevoegde autoriteit en aan de volgende voorwaarden te voldoen, als:
  1. in het geval van wet leasing van een luchtvaartuig van een exploitant uit een derde land:
    - i) de veiligheidsnormen van een exploitant uit een derde land inzake permanente luchtwaardigheid en vluchtuitvoering gelijkwaardig zijn aan de toepasselijke eisen die bij Verordening (EG) nr. 2042/2003 en de onderhavige verordening zijn vastgesteld;
    - ii) het luchtvaartuig van een exploitant uit een derde land beschikt over een standaardbewijs van luchtwaardigheid dat is afgegeven in overeenstemming met ICAO-bijlage 8;
    - iii) de duur van de wet-leaseovereenkomst niet meer dan zeven maanden bedraagt in elke periode van twaalf opeenvolgende maanden; of
  2. in het geval van dry leasing van een luchtvaartuig dat in een derde land is geregistreerd:
    - i) niet aan de vastgestelde operationele noden kan worden voldaan door een in de EU geregistreerd luchtvaartuig te leasen;
    - ii) de duur van de dry-leaseovereenkomst niet meer dan zeven maanden bedraagt in elke periode van twaalf opeenvolgende maanden;
    - iii) de naleving van de toepasselijke eisen van Verordening (EG) nr. 2042/2003 gegarandeerd is;

iv) het luchtvaartuig is uitgerust overeenkomstig bijlage VIII [Deel-SPO].

#### **ORO.SPO.110 Vergunning voor commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen met een hoog risico**

- a) Gespecialiseerde commerciële exploitanten vragen een vergunning aan bij en verkrijgen deze van de voor de exploitant bevoegde autoriteit alvorens te beginnen met een gespecialiseerde commerciële vluchtuitvoering met een hoog risico:
1. die wordt uitgevoerd boven een gebied waar de veiligheid van derden op de grond in gevaar kan worden gebracht in het geval van een noodsituatie, of
  2. die, zoals bepaald door de bevoegde autoriteit van de plaats waar de vluchtuitvoering wordt verricht, door haar specifieke aard en de lokale omgeving waarin ze wordt verricht, een hoog risico vormt, met name voor derde partijen op de grond.
- b) De exploitant moet de volgende informatie verstrekken aan de bevoegde autoriteit:
1. officiële naam en bedrijfsnaam, adres en postadres van de aanvrager;
  2. een beschrijving van het gebruikte beheersysteem, inclusief organisatiestructuur;
  3. een beschrijving van de voorgestelde activiteit, inclusief het (de) type(n) en het aantal geëxploiteerde luchtvaartuigen;
  4. de risicobeoordelingsdocumenten en de bijbehorende standaardvluchtuitvoeringsprocedures, zoals vereist in SPO.OP.230;
  5. een verklaring dat alle documenten die naar de bevoegde autoriteit zijn gestuurd, zijn geverifieerd door de aanvrager en in overeenstemming met de toepasselijke eisen zijn bevonden.
- c) De aanvraag van een vergunning of tot wijziging van een vergunning dient te gebeuren in een vorm en op een wijze die is vastgesteld door de bevoegde autoriteit, waarbij rekening wordt gehouden met de toepasselijke eisen van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan.

#### **ORO.SPO.115 Wijzigingen**

- a) Voor alle wijzigingen die van invloed zijn op de reikwijdte van de vergunning of de goedgekeurde vluchtuitvoeringen is de voorafgaande goedkeuring van de bevoegde autoriteit vereist. Voor elke wijziging die niet onder de eerste risicobeoordeling valt, moeten een gewijzigde risicobeoordeling en SOP worden ingediend bij de bevoegde autoriteit.
- b) De goedkeuringsaanvraag voor een wijziging wordt ingediend voordat dergelijke wijziging wordt doorgevoerd, zodat de bevoegde autoriteit kan vaststellen of nog wordt voldaan aan Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan, en zij de vergunning zo nodig kan wijzigen. De exploitant verstrekt de bevoegde autoriteit alle relevante documenten.
- c) De wijziging wordt pas uitgevoerd na ontvangst van de officiële goedkeuring door de bevoegde autoriteit in overeenstemming met ARO.OPS.150.
- d) De exploitant voert zijn activiteiten uit volgens de voorwaarden die tijdens dergelijke wijzigingen door de bevoegde autoriteit zijn voorgeschreven, naar gelang van het geval.

#### **ORO.SPO.120 Permanente geldigheid**

- a) Een exploitant met een vergunning voor gespecialiseerde vluchtuitvoeringen dient zich te houden aan het toepassingsgebied en de rechten die in de vergunning zijn vastgelegd.

- b) De vergunning van de exploitant blijft geldig op voorwaarde dat:
1. de exploitant de relevante eisen van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan blijft naleven, waarbij rekening wordt gehouden met de bepalingen betreffende de behandeling van bevindingen, zoals gespecificeerd in ORO.GEN.150;
  2. de bevoegde autoriteit toegang tot de exploitant wordt geboden zoals omschreven in ORO.GEN.140, om vast te stellen of permanent wordt voldaan aan de relevante vereisten van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan; en
  3. de vergunning niet wordt teruggegeven of ingetrokken.
- b) In geval van intrekking of teruggave moet de vergunning onmiddellijk worden ingeleverd bij de bevoegde autoriteit.”;
- u) ORO.MLR.100, onder b) wordt vervangen door:
- „b) De inhoud van het vluchthandboek dient een weerspiegeling te zijn van de eisen in deze bijlage, bijlage IV (Deel-CAT), bijlage V (Deel-SPA), bijlage VI (Deel-NCC) en bijlage VIII (Deel-SPO), voor zover van toepassing, en mag niet in strijd zijn met de voorwaarden in de vluchtuitvoeringsspecificaties bij het air operator certificate (AOC), de SPO-vergunning of de eigen verklaring en de lijst van specifieke goedkeuringen, naar gelang van het geval.”;
- v) aan ORO.MLR.100 wordt onder g), punt 1, toegevoegd:
- „g) 1. Houders van een SPO-vergunning moeten voor wijzigingen die verband houden met de goedgekeurde standaardvluchtuitvoeringsprocedures vooraf toestemming krijgen alvorens de wijziging van kracht wordt.”;
- w) in ORO.MLR.100, onder h), worden na „onverminderd het bepaalde onder g)” de woorden „en onder g), punt 1” ingevoegd;
- x) in ORO.MLR.101 wordt de eerste zin vervangen door:
- „Uitgezonderd voor VFR-vluchten overdag met eenmotorige propellervliegtuigen met een maximale operationele passagiersconfiguratie van vijf of eenmotorige niet-complexe helikopters met een maximale operationele passagiersconfiguratie van vijf, die opstijgen en landen op hetzelfde luchtvaartterrein of dezelfde operatielocatie, en voor vluchtuitvoeringen met zweefvliegtuigen en luchtballonnen, dient de hoofdstructuur van het vluchthandboek er als volgt uit te zien.”;
- y) ORO.MLR.115, onder a), wordt vervangen door:
- „a) De volgende geregistreerde gegevens dienen ten minste vijf jaar te worden bewaard:
1. voor exploitanten van commerciële luchtvervoersactiviteiten: gegevens over de vluchtuitvoeringen waarnaar wordt verwezen in ORO.GEN.200;
  2. voor exploitanten met een eigen verklaring: een kopie van de eigen verklaring van de exploitant, gegevens over de verkregen goedkeuringen en het vluchthandboek;
  3. voor houders van een SPO-vergunning, in aanvulling op het bepaalde onder a), punt 2: gegevens met betrekking tot de risicobeoordeling die is uitgevoerd overeenkomstig SPO.OP.230 en de daarmee samenhangende standaardvluchtuitvoeringsprocedures.”;
- z) aan ORO.MLR.115 onder b), punt 4, wordt „indien van toepassing” toegevoegd na „gevaarlijke goederen”;
- aa) in ORO.SEC.100.A wordt de titel vervangen door:

**„ORO.SEC.100 Beveiliging van de cockpit — vliegtuigen”;**



ab) in ORO.SEC.100.H wordt de titel vervangen door:

**„ORO.SEC.105 Beveiliging van de cockpit — helikopters”;**

ac) ORO.FC.005 wordt vervangen door:

**„ORO.FC.005 Toepassingsgebied**

In dit subdeel zijn voorschriften vastgelegd welke de exploitant dient na te leven met betrekking tot de opleiding, ervaring en kwalificatie van de cockpitbemanning. Deze omvatten het volgende:

- a) SECTIE 1: algemene eisen die van toepassing zijn op zowel niet-commerciële vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen als alle commerciële vluchtuitvoeringen;
- b) SECTIE 2: aanvullende eisen die van toepassing zijn op commerciële luchtvervoersactiviteiten, uitgezonderd:
  1. commerciële luchtvervoersactiviteiten met zweefvliegtuigen of luchtballonnen; of
  2. commercieel passagiersvervoer volgens zichtvliegvoorschriften (VFR) overdag dat begint en eindigt op hetzelfde luchtvaartterrein of dezelfde operatielocatie en dat wordt uitgevoerd binnen een door de bevoegde autoriteit aangegeven lokaal gebied, met
    - eenmotorige propellervliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van ten hoogste 5 700 kg en een maximale operationele passagiersconfiguratie van vijf; of
    - andere dan complexe motoraangedreven eenmotorige helikopters met een maximale operationele passagiersconfiguratie van vijf.
- c) SECTIE 3: aanvullende eisen voor commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen en voor vluchtuitvoeringen bedoeld onder b), punten 1 en 2.”;

ad) in ORO.FC.105:

- i) onder c), eerste zin, worden aan het begin de woorden „In het geval van commerciële vluchtuitvoeringen met vliegtuigen en helikopters” ingevoegd;
- ii) onder d), wordt vervangen door:

„d) het bepaalde onder c) is niet van toepassing op:

  1. vliegtuigen van prestatieklasse B die worden ingezet voor commerciële VFR-luchtvervoersactiviteiten overdag; en
  2. commercieel passagiersvervoer volgens VFR overdag, dat begint en eindigt op hetzelfde luchtvaartterrein of dezelfde operatielocatie en dat wordt uitgevoerd binnen een door de bevoegde autoriteit aangegeven lokaal gebied, met andere dan complexe motoraangedreven, eenmotorige helikopters, met een maximale operationele passagiersconfiguratie van vijf.”;

ae) ORO.FC.145, onder c), wordt vervangen door:

- „c) In het geval van commerciële luchtvervoersactiviteiten dienen trainings- en toetsingsprogramma's, inclusief syllabi en het gebruik van individuele vluchtsimulators (FSTD's), door de bevoegde autoriteit te worden goedgekeurd.”;

af) na ORO.FC.H.250 wordt de volgende SECTIE toegevoegd:

„SECTIE 3

***Aanvullende eisen voor commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen en commerciële vluchtuitvoeringen bedoeld in ORO.FC.005, onder b), punten 1 en 2***

**ORO.FC.330 Periodieke training en toetsing — maatschappijvaardigheidstest**

- a) Elk cockpitbemanningslid dient maatschappijvaardigheidstests af te leggen ter bevestiging van zijn/haar bekwaamheid in het uitvoeren van normale, abnormale en noodprocedures. Hierbij komen de relevante aspecten aan bod die verband houden met de gespecialiseerde taken die in het vluchthandboek worden beschreven.
  - b) Er dient gepaste aandacht te worden besteed aan IFR- en nachtvluchten.
  - c) De maatschappijvaardigheidstest is twaalf kalendermaanden geldig. De geldigheidstermijn begint te lopen vanaf het einde van de maand waarin de test is afgenomen. Wanneer de maatschappijvaardigheidstest binnen de laatste drie maanden van de geldigheidstermijn plaatsvindt, wordt de nieuwe geldigheidstermijn geteld vanaf de oorspronkelijke vervaldatum.”;
- ag) in ORO.CC.100, onder a), wordt de tweede zin als volgt gewijzigd: „Met uitzondering van luchtballonnen, dient ten minste één cabinebemanningslid te worden ...”;
- ah) aanhangsel I wordt vervangen door:

## „Aanhangsel I

<b>VERKLARING</b>
in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie inzake vluchtuitvoering
<b>Exploitant</b>
Naam:
Plaats waar de exploitant is gevestigd of verblijft en plaats waar de vluchtuitvoeringen worden aangestuurd:
Naam en contactgegevens van de verantwoordelijke manager:
<b>Managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2042/2003</b>
Naam en adres van de organisatie en referentienummer van de goedkeuring (zoals op EASA-formulier 14)
<b>Exploitatie van het luchtvaartuig</b>
Startdatum van exploitatie/datum waarop de wijziging van toepassing wordt:
Soort(en) vluchtuitvoering:
<input type="checkbox"/> Deel-NCC: (aangeven of passagiers en/of vracht worden vervoerd)
<input type="checkbox"/> Deel-SPO: (vermeld welk type activiteit)
Type(n) luchtvaartuig(en), registratie(s) en hoofdbasis:
Details van erkenningen (voor zover van toepassing een lijst met specifieke erkenningen bij de verklaring voegen)
Details van de vergunning voor gespecialiseerde activiteiten (indien van toepassing vergunningen bijvoegen)
Lijst van alternatieve wijzen van naleving met verwijzingen naar de aanvaardbare wijzen van naleving die zij vervangen (bij de eigen verklaring voegen)
<b>Verklaringen</b>
<input type="checkbox"/> De documentatie betreffende het managementsysteem, inclusief het vluchthandboek, is een weerspiegeling van de toepasselijke eisen die zijn uiteengezet in Deel-ORO, Deel-NCC, Deel-SPO en Deel-SPA. Alle vluchten worden uitgevoerd in overeenstemming met de procedures en instructies die zijn gespecificeerd in het vluchthandboek.
<input type="checkbox"/> Alle geëxploiteerde luchtvaartuigen hebben een geldig bewijs van luchtwaardigheid en voldoen aan Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie.
<input type="checkbox"/> Alle cockpitbemanningsleden en cabinebemanningsleden, naar gelang van het geval, zijn opgeleid volgens de toepasselijke eisen.
<input type="checkbox"/> (Indien van toepassing)  De exploitant heeft een officieel erkende industriernorm nageleefd en dit aangetoond.  Referentie van de norm:  Certificeringsorgaan:  Datum van de laatste nalevingscontrole:
<input type="checkbox"/> Wijzigingen in de exploitatie die gevolgen hebben voor de informatie die in deze eigen verklaring wordt verstrekt, worden aan de bevoegde autoriteit doorgegeven.
<input type="checkbox"/> De exploitant bevestigt dat de in deze verklaring verstrekte informatie juist is.
Datum, naam en handtekening van de verantwoordelijke manager"

- 4) Bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 965/2012 wordt als volgt gewijzigd:
- a) elke verwijzing naar Verordening (EG) nr. 1702/2003 wordt vervangen door een verwijzing naar Verordening (EU) nr. 748/2012;
  - b) CAT.GEN.105 wordt als volgt ingevoegd:

**„CAT.GEN.105 Touring motor gliders, gemotoriseerde zweefvliegtuigen en gas-luchtballonnen**

- a) Gemotoriseerde zweefvliegtuigen, met uitzondering van touring motor gliders, worden geëxploiteerd en uitgerust volgens de voorschriften voor zweefvliegtuigen.
  - b) Touring motor gliders (TMG's) worden gebruikt in overeenstemming met de voorschriften voor:
    - 1. vliegtuigen, wanneer zij met motoraandrijving worden gebruikt; en
    - 2. zweefvliegtuigen, wanneer zij zonder motoraandrijving worden gebruikt.
  - c) TMG's moeten worden uitgerust in overeenstemming met de voorschriften die gelden voor vliegtuigen, tenzij CAT.IDE.A anders bepaalt.
  - d) Gas-luchtballonnen worden geëxploiteerd volgens de voorschriften voor heteluchtballonnen.”;
- c) in CAT.GEN.MPA.180, onder a), worden de punten 5 en 6 vervangen door:
- „5. een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van het air operator certificate (AOC), met inbegrip van een vertaling in de Engelse taal indien het AOC is afgegeven in een andere taal;
  - 6. de vluchtuitvoeringsspecificaties die verband houden met het soort luchtvaartuig en die met het AOC zijn afgegeven, met inbegrip van een vertaling in de Engelse taal indien de vluchtuitvoeringsspecificaties zijn afgegeven in een andere taal;”;
- d) aan SUBDEEL A — ALGEMENE VOORSCHRIFTEN wordt de volgende SECTIE toegevoegd:

„SECTIE 2

***Niet-motoraangedreven luchtvaartuigen***

**CAT.GEN.NMPA.100 Verantwoordelijkheden van de gezagvoerder**

- a) Gezagvoerders:
  - 1. zijn verantwoordelijk voor de veiligheid van alle bemanningsleden en passagiers aan boord, vanaf de aankomst van de gezagvoerder aan boord totdat hij/zij het luchtvaartuig aan het einde van de vlucht verlaat;
  - 2. zijn verantwoordelijk voor de exploitatie en veiligheid van het luchtvaartuig:
    - i) voor luchtballonnen: vanaf het moment waarop het opblazen van de ballon begint tot het moment waarop de ballon is leeggelopen, tenzij de gezagvoerder de verantwoordelijkheid tijdens de vulfase heeft gedelegeerd aan een ander bevoegd persoon tot het moment waarop de gezagvoerder aankomt zoals vermeld in het vluchthandboek;
    - ii) voor zweefvliegtuigen: vanaf het moment waarop de lanceringsprocedure begint tot het moment waarop het zweefvliegtuig aan het einde van de vlucht tot stilstand is gekomen;
  - 3. mogen alle opdrachten geven en alle gepaste maatregelen treffen voor het waarborgen van de veiligheid van het luchtvaartuig en van personen en/of eigendommen die daarin worden vervoerd overeenkomstig punt 7, onder c), van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008;

4. zijn bevoegd om personen die de veiligheid van het luchtvaartuig en de inzittenden in gevaar kunnen brengen, de toegang tot het luchtvaartuig te ontzeggen of uit het luchtvaartuig te verwijderen;
  5. mogen niet toestaan dat in het luchtvaartuig een persoon wordt vervoerd die zodanig onder invloed van alcohol of verdovende middelen verkeert, dat de veiligheid van het luchtvaartuig en de inzittenden in gevaar kan komen;
  6. zorgen ervoor dat alle passagiers een veiligheidsvoorlichting krijgen;
  7. zorgen ervoor dat alle vluchtuitvoeringsprocedures en controlelijsten worden nageleefd in overeenstemming met het vluchthandboek;
  8. vergewissen zich ervan dat de aan de vlucht voorafgaande inspectie heeft plaatsgevonden in overeenstemming met de voorschriften van bijlage I (Deel-M) bij Verordening (EG) nr. 2042/2003;
  9. vergewissen zich ervan dat de relevante nooduitrusting gemakkelijk toegankelijk blijft, zodat ze direct inzetbaar is.
10. moeten voldoen aan de relevante eisen van de programma's voor voorvallemelding van de exploitant;
11. moeten alle toepasselijke beperkingen van vlieg- en diensttijden (FTL) en rustverplichtingen naleven die gelden voor hun activiteiten;
12. moeten bij het verrichten van taken voor meerdere exploitanten:
- i) hun individuele registers bijhouden met betrekking tot vlieg- en diensttijden en rustperioden waarnaar wordt verwezen in de toepasselijke eisen inzake vlieg- en diensttijden; en
  - ii) iedere exploitant de gegevens verstrekken die nodig zijn om activiteiten te plannen overeenkomstig de toepasselijke eisen inzake vlieg- en diensttijden.
- b) Gezagvoerders mogen geen taken uitvoeren aan boord van een luchtvaartuig:
1. wanneer zij onder invloed verkeren van psychoactieve middelen of alcohol of wanneer zij onbekwaam zijn om hun werkzaamheden te verrichten wegens verwondingen, vermoeidheid, medicatie, ziekte of soortgelijke redenen;
  2. tot een redelijke termijn is verstreken na diepzeeduiken of na het geven van bloed;
  3. indien zij niet aan de toepasselijke medische eisen voldoen;
  4. indien zij op enigerlei wijze twijfelen of zij in staat zijn de hun opgedragen taken te verrichten; of
  5. als zij weten of vermoeden dat zij vermoeid zijn, zoals beschreven in punt 7, onder f), van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008, of zich zodanig ziek voelen dat de vliegveiligheid in gevaar kan komen.
- c) In een noodsituatie waarbij onmiddellijk beslissen en handelen vereist is, doen gezagvoerders alles wat zij onder die omstandigheden nodig achten overeenkomstig punt 7, onder d), van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008. Zij mogen daarbij in het belang van de veiligheid afwijken van de regels, vluchtuitvoeringsprocedures en methoden.
- d) Gezagvoerders van luchtballonnen moeten:
1. de aan de vlucht voorafgaande briefing geven aan de personen die helpen bij het opblazen en laten leeglopen van de ballon;

2. erop toezien dat niemand rookt aan boord of in de directe omgeving van de ballon; en
3. erop toezien dat personen die helpen bij het opblazen en laten leeglopen van de ballon passende beschermende kleding dragen.

**CAT.GEN.NMPA.105 Extra luchtballonbemanningslid**

- a) Als met een luchtballon meer dan 19 passagiers worden vervoerd, moet er ten minste één extra bemanningslid met passende opleiding en ervaring aan boord zijn om de passagiers bij te staan in geval van nood.
- b) Het extra bemanningslid mag geen taken verrichten aan boord van een luchtballon:
  1. wanneer hij of zij onder invloed verkeert van psychoactieve middelen of alcohol;
  2. wanneer hij of zij onbekwaam is vanwege verwondingen, vermoeidheid, medicatie, ziekte of soortgelijke oorzaken; of
  3. tot een redelijke termijn is verstreken na diepzeeduiken of na het geven van bloed.

**CAT.GEN.NMPA.110 Bevoegdheden van de gezagvoerder**

De exploitant treft alle redelijke maatregelen om ervoor te zorgen dat alle in het luchtvaartuig aanwezige personen gehoor geven aan alle rechtmatige bevelen die door de commandant worden gegeven ter waarborging van de veiligheid van het luchtvaartuig en van de daarin vervoerde personen of eigendommen.

**CAT.GEN.NMPA.115 Gemeenschappelijke taal**

De exploitant dient erop toe te zien dat alle bemanningsleden met elkaar kunnen communiceren in een gemeenschappelijke taal.

**CAT.GEN.NMPA.120 Draagbare elektronische apparatuur**

De exploitant mag niet toestaan dat iemand aan boord van een luchtvaartuig gebruik maakt van een draagbaar elektronisch apparaat dat de werking van de systemen en apparatuur van het luchtvaartuig nadelig kan beïnvloeden en neemt alle redelijke maatregelen om dergelijk gebruik te voorkomen.

**CAT.GEN.NMPA.125 Informatie over nood- en overlevingsuitrusting aan boord**

De exploitant dient ervoor te zorgen dat zich te allen tijde lijsten met informatie over de nood- en overlevingsuitrusting aan boord van al zijn luchtvaartuigen bevinden, welke onmiddellijk beschikbaar kunnen worden gesteld van reddingscoördinatiecentra.

**CAT.GEN.NMPA.130 Alcohol en verdovende middelen**

De exploitant dient alle redelijke maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat niemand zich in een luchtvaartuig begeeft of bevindt die zodanig onder invloed van alcohol of verdovende middelen verkeert, dat de veiligheid van het luchtvaartuig en de inzittenden in gevaar kan komen.

**CAT.GEN.NMPA.135 In gevaar brengen van de veiligheid**

De exploitant dient alle redelijke maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat niemand dusdanig roekeloos of onachtzaam handelt of nalaat te handelen, dat:

- a) een luchtvaartuig of een daarin aanwezige persoon of een persoon op de grond in gevaar wordt gebracht; of
- b) dit ertoe leidt of niet verhindert dat een persoon of goed door een luchtvaartuig in gevaar wordt gebracht.

**CAT.GEN.NMPA.140 Documenten, handleidingen en informatie aan boord**

a) De volgende documenten, handleidingen en informatie worden bij iedere vlucht aan boord meegenomen. Het betreft originelen of kopieën, tenzij anders aangegeven:

1. het vlieghandboek of gelijkwaardige documenten;
2. het oorspronkelijke bewijs van inschrijving;
3. het oorspronkelijke bewijs van luchtwaardigheid;
4. het geluidscertificaat, voor zover van toepassing;
5. een kopie van het air operator certificate (AOC);
6. de activiteitspecificaties die relevant zijn voor het luchtvaartuigtype en met het AOC zijn afgegeven, indien van toepassing;
7. de zendmachtiging van het luchtvaartuig, indien van toepassing;
8. het certificaat (de certificaten) van de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering;
9. het journaal of gelijkwaardig document voor het luchtvaartuig;
10. het technisch journaal van het luchtvaartuig, overeenkomstig bijlage I (Deel-M) bij Verordening (EG) nr. 2042/2003, indien van toepassing;
11. de minimumuitrustingslijst (MEL) of configuratieafwijkingslijst (CDL), indien van toepassing;
12. nadere gegevens over het ingediende ATS-vliegplan, indien van toepassing;
13. actuele en geschikte luchtvaartkaarten voor de route van de voorgestelde vlucht en alle routes waarnaar de vlucht, naar redelijke verwachting, kan worden omgeleid;
14. procedures en informatie aan de hand van visuele signalen voor gebruik door onderscheppende en onderschepende luchtvaartuigen;
15. informatie over opsporings- en reddingsdiensten in het gebied van de geplande vlucht;
16. relevante kennisgevingen aan luchtvaardenden (NOTAM's) en voorlichtingsdocumenten van de luchtvaartinlichtingendienst (AIS);
17. relevante meteorologische informatie;
18. passagierslijsten, indien van toepassing;
19. voor zweefvliegtuigen, massa- en zwaartepuntsdocumentatie en voor luchtballonnen, massadocumentatie;
20. het vliegplan, indien van toepassing; en
21. alle andere documentatie die betrekking heeft op de vlucht of vereist is door de landen die bij de vlucht betrokken zijn.

b) Onverminderd het bepaalde onder a) mogen de aldaar vermelde documenten, handleidingen en informatie in het ophaalvoertuig worden meegenomen of op het luchthaventerrein of de operatielocatie worden bewaard voor vluchten die:

1. opstijgen en landen op hetzelfde luchtvaarterrein/dezelfde operatielocatie; of



2. binnen een in het vluchthandboek aangegeven plaatselijk gebied blijven.

#### **CAT.GEN.NMPA.145 Overleggen van documenten en gegevens**

Binnen een redelijke tijd nadat een door de autoriteit gemachtigde persoon hem hierom heeft verzocht, overhandigt de gezagvoerder de documentatie die aan boord aanwezig moet zijn.

#### **CAT.GEN.NMPA.150 Vervoer van gevaarlijke goederen**

- a) Het vervoer van gevaarlijke goederen is niet toegestaan, behalve wanneer:
  1. zij niet onder de Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (ICAO-document 9284-AN/905) vallen, overeenkomstig deel 1 van die voorschriften; of
  2. zij aan boord of in bagage zijn meegenomen door passagiers of bemanningsleden, overeenkomstig deel 8 van de Technische Voorschriften.
- b) De exploitant stelt procedures op om te waarborgen dat alle redelijke maatregelen zijn getroffen om te voorkomen dat gevaarlijke goederen aan boord worden vervoerd.
- c) De exploitant verstrekt de personeelsleden de nodige informatie waarmee zij hun verantwoordelijkheden kunnen nakomen.”;
- e) aan CAT.OP.MPA.151, wordt onder a), punt 1 toegevoegd:
  - „a) 1. Onverminderd het bepaalde in CAT.OP.MPA.150 onder b) tot en met d), legt de exploitant voor VFR-vluchten overdag met ELA2-vliegtuigen die op hetzelfde luchtvaartterrein of dezelfde operatielocatie opstijgen en landen, de minimale eindreservebrandstof vast in het vluchthandboek. Deze minimale eindreservebrandstof mag niet minder zijn dan de hoeveelheid die nodig is om gedurende 45 minuten te vliegen.”;
- f) aan SUBDEEL B — VLUCHTUITVOERINGSPROCEDURES wordt de volgende SECTIE toegevoegd:

#### *„SECTIE 2*

#### ***Niet-motoraangedreven luchtvaartuigen***

#### **CAT.OP.NMPA.100 Gebruik van luchtvaartterreinen en operatielocaties**

De exploitant mag alleen luchtvaartterreinen en operatielocaties gebruiken die geschikt zijn voor het (de) desbetreffende type(n) luchtvaartuig en de desbetreffende vluchtuitvoering(en).

#### **CAT.OP.NMPA.105 Procedures ter beperking van geluidshinder — luchtballonnen en gemotoriseerde zweefvliegtuigen**

De gezagvoerder houdt rekening met het geluidsniveau van het luchtvaartuig, maar waarborgt dat veiligheid voorrang krijgt op de beperking van geluidshinder.

#### **CAT.OP.NMPA.110 Brandstof- of ballastvoorraad en -planning — luchtballonnen**

- a) De gezagvoerder waarborgt dat de hoeveelheid brandstof of ballast aan boord voldoende is voor de beoogde duur van de vlucht plus een aanvullende 30 minuten.
- b) De berekeningen van de brandstof- of ballastvoorraad worden gebaseerd op minstens de volgende vluchtuitvoeringsomstandigheden:
  1. de door de ballonfabrikant verstrekte gegevens;
  2. de verwachte massa's;

3. de verwachte weersomstandigheden; en
  4. procedures en restricties van de verlener(s) van luchtvaartnavigatiediensten.
- c) Deze berekeningen moeten worden vastgelegd in een vliegplan.

#### **CAT.OP.NMPA.115 Vervoer van speciale categorieën passagiers**

Personen die bijzondere omstandigheden, bijstand en/of apparaten nodig hebben wanneer zij meevliegen, dienen te worden beschouwd als speciale categorieën passagiers en te worden vervoerd onder omstandigheden waarin de veiligheid van het luchtvaartuig en de passagiers is gewaarborgd volgens door de exploitant opgestelde procedures.

#### **CAT.OP.NMPA.120 Voorlichting van passagiers**

De gezagvoerder ziet erop toe dat de passagiers voor of, indien van toepassing, tijdens de vlucht een veiligheidsvoorlichting krijgen.

#### **CAT.OP.NMPA.125 Vluchtvoorbereiding**

Alvorens een vlucht te beginnen, moet de gezagvoerder:

- a) met alle beschikbare redelijke middelen nagaan of de grondfaciliteiten, inclusief de beschikbare communicatiefaciliteiten en navigatiehulpmiddelen die vereist zijn voor de vlucht en voor de veilige vluchttuitvoering met het luchtvaartuig, volstaan voor het desbetreffende type vluchttuitvoering; en
- b) vertrouwd zijn met alle beschikbare meteorologische informatie die passend is voor de geplande vlucht. De voorbereiding van een vlucht weg van de nabijheid van de plaats van vertrek omvat:
  1. een studie van de beschikbare actuele weersverslagen en -voorspellingen; en
  2. de planning van een alternatieve aanpak om het hoofd te bieden aan de eventualiteit dat de vlucht niet zoals gepland kan worden voltooid vanwege de weersomstandigheden.

#### **CAT.OP.NMPA.130 Indienen van het ATS-vliegplan**

- a) Als er geen ATS-vliegplan wordt ingediend omdat dit volgens de voorschriften voor het luchtruimgebruik niet is vereist, wordt passende informatie ingediend zodat indien nodig waarschuwingdiensten kunnen worden ingeschakeld.
- b) Wanneer wordt gevlogen vanaf een locatie waar geen ATS-vliegplan kan worden ingediend, wordt het ATS-vliegplan zo snel mogelijk na de start doorgegeven door de gezagvoerder of de exploitant.

#### **CAT.OP.NMPA.135 Beveiliging van het passagiers- en pilotencompartiment — luchtballonnen**

De gezagvoerder ziet erop toe dat vóór de start en landing en wanneer dit om veiligheidsredenen noodzakelijk wordt geacht:

- a) alle uitrusting en bagage correct zijn opgeborgen; en
- b) een noodevacuatie mogelijk blijft.

#### **CAT.OP.NMPA.140 Roken aan boord**

Roken is niet toegestaan aan boord van zweefvliegtuigen of luchtballonnen.

**CAT.OP.NMPA.145 Meteorologische omstandigheden**

De gezagvoerder begint of vervolgt een vlucht volgens zichtvliegregels (VFR) alleen als uit de recentste beschikbare meteorologische informatie blijkt dat de weersomstandigheden langs de route en op de geplande bestemming op het verwachte tijdstip van gebruik gelijk zullen zijn aan of beter zullen zijn dan de toepasselijke vluchtuitvoeringsminima voor zichtvliegregels (VFR).

**CAT.OP.NMPA.150 Ijs en andere verontreinigingen — procedures op de grond**

De gezagvoerder stijgt pas op wanneer het luchtvaartuig vrij is van elke afzetting welke de prestaties en/of de bestuurbaarheid van het luchtvaartuig negatief zou kunnen beïnvloeden, behalve zoals toegestaan overeenkomstig het vlieghandboek.

**CAT.OP.NMPA.155 Startomstandigheden**

Alvorens te starten, vergewist de gezagvoerder zich ervan dat volgens de beschikbare informatie veilig starten en vertrekken niet wordt verhinderd door het weer op het luchtvaarterrein of de operatielocatie.

**CAT.OP.NMPA.160 Simulaties van abnormale situaties tijdens de vlucht**

Bij het vervoer van passagiers mag de gezagvoerder geen simulaties uitvoeren van situaties die de toepassing van abnormale of noodprocedures vereisen.

**CAT.OP.NMPA.165 Brandstof- of ballastbeheer tijdens de vlucht — luchtballonnen**

De commandant dient regelmatig te verifiëren dat de hoeveelheid tijdens de vlucht aanwezige brandstof en ballast niet minder is dan de hoeveelheid brandstof en ballast die is vereist om de beoogde vlucht te voltooien plus de voor de landing geplande reserve.

**CAT.OP.NMPA.170 Gebruik van aanvullende zuurstof**

De gezagvoerder zorgt ervoor dat cockpitbemanningsleden die bezig zijn met essentiële taken voor het veilig functioneren van een luchtvaartuig in vlucht, ononderbroken aanvullende zuurstof gebruiken wanneer de drukhoogte gedurende meer dan 30 minuten 10 000 voet overschrijdt en telkens wanneer de drukhoogte 13 000 voet overschrijdt.

**CAT.OP.NMPA.175 Omstandigheden bij nadering en landing**

Alvorens een nadering voor de landing in te zetten, vergewist de gezagvoerder zich ervan dat, volgens de beschikbare informatie, het weer op het luchtvaarterrein of de operatielocatie en de toestand van het te gebruiken oppervlak een veilige nadering en landing niet in de weg staan.

**CAT.OP.NMPA.180 Vluchtuitvoeringsbeperkingen — heteluchtballonnen**

- a) Een heteluchtballon mag „s nachts niet landen, behalve in noodsituaties.
- b) Een heteluchtballon mag „s nachts opstijgen als er voldoende brandstof aan boord is voor een landing overdag.

**CAT.OP.NMPA.185 Vluchtuitvoeringsbeperkingen — zweefvliegtuigen**

Zweefvliegtuigen mogen uitsluitend overdag worden gebruikt.”;

- g) in CAT.POL.A.240, onder b), punt 4, wordt „ORO.OPS” vervangen door „ORO.FC”;
- h) in CAT.POL.A.310 wordt onder e) als volgt toegevoegd:

„e) De voorschriften onder a), punten 3, 4 en 5, onder b), punt 2 en onder c), punt 2, gelden niet voor VFR-vluchten overdag.”;

- i) in CAT.POL.A.405, onder b), is de verwijzing naar „CAT.POL.A.405, onder b) of c)” vervangen door een verwijzing naar „CAT.POL.A.400, onder b) of c)”;

- j) in SUBDEEL C — PRESTATIES VAN LUCHTVAARTUIGEN EN VLUCHTUITVOERINGSBEPERKINGEN worden de volgende SECTIES 4 en 5 ingevoegd:

„SECTIE 4

**Zweefvliegtuigen**

**CAT.POL.S.100 Operationele beperkingen**

- a) Tijdens elke fase van de vluchtuitvoering moeten de belading, massa en zwaartepuntsligging van het zweefvliegtuig binnen de grenzen blijven die worden vermeld in het vlieghandboek, of in het vluchthandboek indien daarin strengere beperkingen zijn vastgesteld.
- b) Opschriften, lijsten en instrumentaanduidingen of combinaties daarvan waarop de in het vlieghandboek voorgeschreven vluchtuitvoeringsbeperkingen visueel zijn gepresenteerd, moeten zichtbaar aanwezig zijn in het zweefvliegtuig.

**CAT.POL.S.105 Wegen**

- a) De exploitant ziet erop toe dat de massa en het zwaartepunt van het zweefvliegtuig zijn bepaald door een effectieve weging vóór de eerste ingebruikname. De gezamenlijke effecten van modificaties en reparaties op de massa en het zwaartepunt worden in rekening gebracht en goed gedocumenteerd. Deze informatie wordt ter beschikking van de gezagvoerder gesteld. Zweefvliegtuigen moeten opnieuw worden gewogen indien de invloed van modificaties op de massa en het zwaartepunt niet nauwkeurig gekend is.
- b) De weging gebeurt door de fabrikant van het zweefvliegtuig of overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2042/2003, zoals van toepassing.

**CAT.POL.S.110 Prestaties**

De gezagvoerder voert alleen vluchten uit met het zweefvliegtuig als de prestaties volstaan om te voldoen aan de toepasselijke voorschriften voor luchtruimgebruik en alle andere beperkingen die van toepassing zijn op de vlucht, het luchtruim of de gebruikte luchtvaartterreinen of operatielocaties, rekening houdende met de nauwkeurigheid van de gebruikte kaarten.

SECTIE 5

**Luchtballonnen**

**CAT.POL.B.100 Vluchtuitvoeringsbeperkingen**

- a) Tijdens elke fase van de vluchtuitvoering moeten de belading en de massa van de luchtballon binnen de grenzen blijven die worden vermeld in het vlieghandboek, of in het vluchthandboek indien daarin strengere beperkingen zijn vastgesteld.
- b) Opschriften, lijsten en instrumentaanduidingen of combinaties daarvan waarop de in het vlieghandboek voorgeschreven vluchtuitvoeringsbeperkingen visueel zijn gepresenteerd, moeten zichtbaar aanwezig zijn in de luchtballon.

**CAT.POL.B.105 Wegen**

- a) De exploitant ziet erop toe dat de massa van de luchtballon is bepaald door een effectieve weging vóór de eerste ingebruikname. De gezamenlijke effecten van modificaties en reparaties op de massa dienen in rekening te worden gebracht en goed te worden gedocumenteerd. Deze informatie wordt ter beschikking van de gezagvoerder gesteld. Luchtballonnen moeten opnieuw worden gewogen indien de invloed van modificaties op de massa niet nauwkeurig gekend is.
- b) De weging gebeurt door de fabrikant van de luchtballon of overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2042/2003, zoals van toepassing.

**CAT.POL.B.110 Systeem voor het bepalen van de massa**

- a) De exploitant van een luchtballon dient een systeem in te stellen waarin wordt bepaald hoe voor iedere vlucht de onderstaande aspecten nauwkeurig worden vastgesteld, zodat de gezagvoerder kan verifiëren dat de waarden binnen de grenzen van het vlieghandboek blijven:

1. lege massa luchtballon;

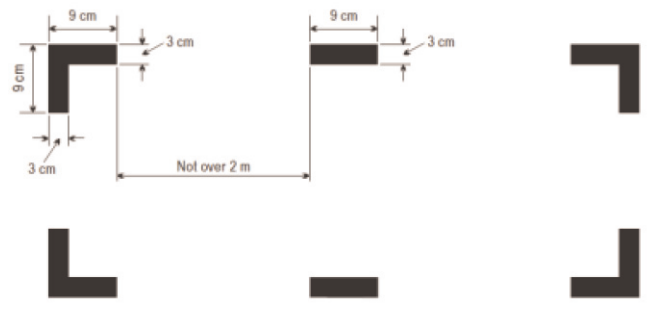
2. massa van de verkeerslading;
  3. massa van de brandstof- of ballastlading;
  4. startmassa;
  5. het laden van de luchtballon onder toezicht van de gezagvoerder of bevoegde personeelsleden;
  6. het opstellen en overleggen van alle documentatie.
- b) De gezagvoerder dient de massabepaling op basis van elektronische berekeningen te kunnen herhalen.
- c) De documentatie betreffende de massa dient voorafgaand aan iedere vlucht te worden opgesteld en in een vliegplan te worden vastgelegd.

### CAT.POL.B.115 Prestaties

De gezagvoerder voert alleen vluchten uit met de luchtballon als de prestaties volstaan om te voldoen aan de toepasselijke voorschriften voor luchtruimgebruik en alle andere beperkingen die van toepassing zijn op de vlucht, het luchtruim of de gebruikte luchtvaartterreinen of operatielocaties, rekening houdend met de nauwkeurigheid van de gebruikte kaarten.”;

- k) in CAT.IDE.A.100, onder c), CAT.IDE.A.215, onder d) en CAT.IDE.H.100, onder c), wordt „moet” vervangen door „zal”;
- l) in CAT.IDE.A.260 wordt figuur 1 vervangen door:

Figuur 1



- m) in SUBDEEL D — INSTRUMENTEN, GEGEVENS EN UITRUSTING worden de volgende SECTIES 3 en 4 ingevoegd:

„SECTIE 3

### Zweefvliegtuigen

#### CAT.IDE.S.100 Instrumenten en apparatuur — algemeen

- a) De volgens dit subdeel vereiste instrumenten en apparatuur worden goedgekeurd overeenkomstig Verordening (EU) nr. 748/2012 indien zij:
1. door de cockpitbemanning worden gebruikt om het vliegp pad te controleren;
  2. worden gebruikt om te voldoen aan CAT.IDE.S.140;
  3. worden gebruikt om te voldoen aan CAT.IDE.S.145; of
  4. in het zweefvliegtuig zijn geïnstalleerd.

- b) Voor de volgende uitrusting, voor zover die bij dit subdeel is vereist, is geen goedkeuring nodig:
1. onafhankelijk werkende draagbare lampen,
  2. een nauwkeurig uurwerk; en
  3. overlevings- en noodsignaalapparatuur.
- c) Voor instrumenten en apparatuur die bij dit subdeel niet worden vereist en alle andere uitrusting die niet bij andere bijlagen is vereist, maar die wel op een vlucht wordt meegenomen, geldt het volgende:
1. de informatie die door deze instrumenten of uitrusting wordt verstrekt, mag door de cockpitbemanning niet worden gebruikt om te voldoen aan bijlage I bij Verordening (EG) nr. 216/2008; en
  2. de instrumenten en apparatuur mogen geen nadelige invloed hebben op de luchtwaardigheid van het zweefvliegtuig, ook niet bij uitval of storingen.
- d) De instrumenten en apparatuur moeten gemakkelijk bedienbaar of bereikbaar zijn vanaf de post van het cockpitbemanningslid dat die instrumenten of uitrusting moet gebruiken.
- e) Alle vereiste nooduitrusting moet gemakkelijk bereikbaar zijn voor direct gebruik.

#### **CAT.IDE.S.105 Minimumuitrusting voor de vlucht**

Aan een vlucht mag niet worden begonnen als een van de voor de voorgenomen vlucht vereiste instrumenten, apparaten of functies van het zweefvliegtuig buiten werking is of ontbreekt, tenzij het zweefvliegtuig wordt geëxploiteerd overeenkomstig de minimumuitrustingslijst (MEL).

#### **CAT.IDE.S.110 VFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten**

- a) Zweefvliegtuigen waarmee overdag VFR-vluchten worden uitgevoerd, worden uitgerust met een middel om het volgende te meten en weer te geven:
1. in geval van gemotoriseerde zweefvliegtuigen, de magnetische koers;
  2. de tijd in uren, minuten en seconden;
  3. de drukhoogte; en
  4. de aangegeven vliegsnelheid.
- b) Zweefvliegtuigen waarmee vluchten worden uitgevoerd in omstandigheden waarbij de gewenste vlieghouding van het zweefvliegtuig niet kan worden behouden zonder verwijzing naar een of meer aanvullende instrumenten, worden, naast het bepaalde onder a), uitgerust met een middel om het volgende te meten en weer te geven:
1. de verticale snelheid;
  2. de vlieghouding of de bocht en slip; en
  3. de magnetische koers.

#### **CAT.IDE.S.115 Wolkenvluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten**

Zweefvliegtuigen waarmee aan wolkenvliegen wordt gedaan, worden uitgerust met een middel om het volgende te meten en weer te geven:

- a) de magnetische koers;

- b) de tijd in uren, minuten en seconden;
- c) de drukhoogte;
- d) de aangegeven vliegsnelheid;
- e) de verticale snelheid; en
- f) de vlieghouding of de bocht en slip;

#### **CAT.IDE.S.120 Stoelen en bevestigingssystemen**

a) Zweefvliegtuigen worden uitgerust met:

1. een stoel voor elke persoon aan boord; en
2. een veiligheidsgordel met een schouderstelsel voor elke stoel overeenkomstig het vlieghandboek.

b) Een veiligheidsgordel met een schouderstelsel is uitgerust met een eenpuntsontkoppelingmechanisme.

#### **CAT.IDE.S.125 Aanvullende zuurstof**

Zweefvliegtuigen waarmee vluchten worden uitgevoerd boven 10 000 voet worden uitgerust met zuurstofapparatuur waarmee voldoende ademhalingszuurstof kan worden opgeslagen en toegediend voor:

- a) bemanningsleden voor perioden van meer dan 30 minuten wanneer de drukhoogte tussen 10 000 voet en 13 000 voet bedraagt; en
- b) alle bemanningsleden en passagiers voor alle perioden dat de drukhoogte meer dan 13 000 voet bedraagt.

#### **CAT.IDE.S.130 Vluchtuitvoeringen boven water**

De gezagvoerder van een zweefvliegtuig waarmee vluchten boven water worden uitgevoerd, bepaalt de risico's voor de inzittenden in geval van een noodlanding op het water. Op basis daarvan bepaalt hij of het volgende wordt meegenomen:

- a) een zwemvest of gelijkwaardig individueel drijfmiddel voor elke persoon aan boord, gedragen of opgeborgen op een plaats die gemakkelijk en snel bereikbaar is vanuit de zitplaats van de persoon voor wie het is bedoeld;
- b) een plaatsaanduidende noodzender (ELT) of een persoonlijke noodbaken (PLB) die wordt meegenomen door een bemanningslid of een passagier en waarmee tegelijk op 121,5 MHz en 406 MHz kan worden uitgezonden; en
- c) uitrusting waarmee noodsignalen kunnen worden gemaakt wanneer een vlucht wordt uitgevoerd:
  1. bij vluchten boven water buiten zweefafstand van land; of
  2. waarbij de start- of naderingsvliegbaan zodanig boven water is gelegen dat er in geval van een ongeluk grote kans bestaat dat een noodlanding op het water moet worden gemaakt.

#### **CAT.IDE.S.135 Overlevingsuitrusting**

Zweefvliegtuigen waarmee vluchten worden uitgevoerd boven gebieden waar opsporing en redding bijzonder moeilijk zouden zijn, worden uitgerust met apparatuur voor noodsignalen en levensreddende uitrusting, zoals passend voor het gebied waarboven de vlucht plaatsvindt.



**CAT.IDE.S.140 Radiocommunicatieapparatuur**

- a) Indien dit vereist is in het gebruikte luchtruim, worden zweefvliegtuigen uitgerust met radiocommunicatie-apparatuur waarmee tweewegscommunicatie tot stand kan worden gebracht met de luchtvaartstations en op de frequenties die in de luchtruimvoorschriften zijn bepaald.
- b) Indien vereist volgens a) voorziet de radiocommunicatieapparatuur in communicatie op de noodfrequentie voor luchtvaartradioverkeer (121,5 MHz).

**CAT.IDE.S.145 Navigatieapparatuur**

Zweefvliegtuigen worden uitgerust met navigatieapparatuur waarmee zij kunnen vliegen overeenkomstig:

- a) het ATS-vliegplan, indien van toepassing; en
- b) de toepasselijke voorschriften met betrekking tot het luchtruim.

**CAT.IDE.S.150 Transponder**

Indien dit in het gebruikte luchtruim is vereist, worden zweefvliegtuigen uitgerust met een SSR-transponder (Secondary Surveillance Radar) met alle vereiste functies.

## SECTIE 4

**Luchtballonnen****CAT.IDE.B.100 Instrumenten en apparatuur — algemeen**

- a) De volgens dit subdeel vereiste instrumenten en apparatuur worden goedgekeurd overeenkomstig Verordening (EU) nr. 748/2012 indien zij:
1. door de cockpitbemanning worden gebruikt om het vliegpad te bepalen;
  2. worden gebruikt om te voldoen aan CAT.IDE.B.155; of
  3. in de luchtballon zijn geïnstalleerd.
- b) Voor de volgende uitrusting, voor zover die bij dit subdeel is vereist, is geen goedkeuring nodig:
1. onafhankelijk werkende draagbare lampen,
  2. een nauwkeurig uurwerk;
  3. verbandtrommels;
  4. overlevings- en noodsignaalapparatuur.
  5. een alternatieve ontstekingsbron;
  6. een blusdeken of brandvrij deken;
  7. een vallijn; en
  8. een mes.

- c) Voor instrumenten en apparatuur die bij dit subdeel niet worden vereist en alle andere uitrusting die niet bij andere bijlagen is vereist, maar die wel op een vlucht wordt meegenomen, geldt het volgende:
1. de informatie die door deze instrumenten of uitrusting wordt verstrekt, mag door de cockpitbemanning niet worden gebruikt om te voldoen aan bijlage I bij Verordening (EG) nr. 216/2008; en
  2. de instrumenten en uitrusting mogen de luchtwaardigheid van de luchtballon niet nadelig beïnvloeden, ook niet bij uitval of storingen.
- d) De instrumenten en apparatuur moeten gemakkelijk en snel bedienbaar of bereikbaar zijn vanaf de post die is toegewezen aan het bemanningslid dat die instrumenten of uitrusting moet gebruiken.
- e) Alle vereiste nooduitrusting moet gemakkelijk bereikbaar zijn voor direct gebruik.

#### **CAT.IDE.B.105 Minimumuitrusting voor de vlucht**

Aan een vlucht mag niet worden begonnen wanneer een van de voor de voorgenomen vlucht vereiste instrumenten, uitrustingsstukken of functies van de luchtballon buiten werking is, tenzij de luchtballon wordt geëxploiteerd in overeenstemming met de minimumuitrustingslijst (MEL).

#### **CAT.IDE.B.110 Lichten**

Luchtballonnen die nachtvluchten uitvoeren, dienen te zijn uitgerust met:

- a) een antibotsingsverlichtingssysteem;
- b) een inrichting die zorgt voor afdoende verlichting van alle instrumenten en uitrusting die essentieel zijn voor het veilige gebruik van de luchtballon; en
- c) een onafhankelijk werkende, draagbare lamp.

#### **CAT.IDE.B.115 VFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur**

Luchtballonnen die VFR-vluchten uitvoeren, zijn uitgerust met:

- a) een middel om weer te geven in welke richting de ballon zweeft; en
- b) een middel om het volgende te meten en weer te geven:
  1. de tijd in uren, minuten en seconden;
  2. de verticale snelheid, voor zover vereist uit hoofde van het vlieghandboek, en
  3. de drukhoogte, voor zover vereist uit hoofde van het vlieghandboek of de luchtruimvoorschriften, of wanneer de hoogte moet worden gecontroleerd met betrekking tot het gebruik van zuurstof; en
  4. behalve bij gasballonnen, de druk in elk van de aanvoerleidingen van het verbrandingsgas.

#### **CAT.IDE.B.120 Bevestigingsystemen**

Luchtballonnen met apart compartiment voor de gezagvoerder zijn uitgerust met een bevestigingssysteem voor de gezagvoerder.

**CAT.IDE.B.125 Verbandtrommels voor eerste hulp bij ongevallen**

- a) Luchtballonnen zijn uitgerust met een verbandtrommel voor eerste hulp bij ongevallen.
- b) In het ophaalvoertuig moet een extra verbandtrommel worden meegenomen.
- c) De verbandtrommel voor eerste hulp bij ongevallen moet:
  - 1. direct bereikbaar zijn voor gebruik; en
  - 2. na gebruik worden aangevuld.

**CAT.IDE.B.130 Aanvullende zuurstof**

Luchtballonnen waarmee vluchten worden uitgevoerd boven 10 000 voet, worden uitgerust met zuurstofapparaat waarmee voldoende ademhalingszuurstof kan worden opgeslagen en toegediend voor:

- a) bemanningsleden voor perioden van meer dan 30 minuten wanneer de drukhoogte tussen 10 000 voet en 13 000 voet bedraagt; en
- b) alle bemanningsleden en passagiers voor alle perioden dat de drukhoogte meer dan 13 000 voet bedraagt.

**CAT.IDE.B.135 Handbrandblusapparaten**

Heteluchtballonnen dienen te zijn uitgerust met ten minste één handbrandblusapparaat zoals voorgeschreven in de toepasselijke luchtwaardigheidscode.

**CAT.IDE.B.140 Vluchtuitvoeringen boven water**

De gezagvoerder van een luchtballon waarmee vluchten boven water worden uitgevoerd, bepaalt de risico's voor de inzittenden in geval van een noodlanding op het water. Op basis daarvan bepaalt hij of het volgende wordt meegenomen:

- a) een zwemvest voor elke persoon aan boord of een gelijkwaardig individueel drijfmiddel voor elke persoon aan boord van jonger dan 24 maanden, gedragen of opgeborgen op een plaats die vlot bereikbaar is vanaf de post van de persoon voor wie het is bedoeld;
- b) een plaatsaanduidende noodzender (ELT) of een persoonlijke noodbaken (PLB) die wordt meegenomen door een bemanningslid of een passagier en waarmee tegelijk op 121,5 MHz en 406 MHz kan worden uitgezonden; en
- c) uitrusting waarmee noodsignalen kunnen worden gegeven.

**CAT.IDE.B.145 Overlevingsuitrusting**

Luchtballonnen waarmee vluchten worden uitgevoerd boven gebieden waar opsporing en redding bijzonder moeilijk zouden zijn, dienen te zijn uitgerust met signaalapparatuur en levensreddende uitrusting die geschikt zijn voor het gebied waarboven wordt gevlogen.

**CAT.IDE.B.150 Diverse uitrusting**

- a) Luchtballonnen zijn uitgerust met beschermhandschoenen voor elk bemanningslid.
- b) Heteluchtballonnen worden uitgerust met:
  - 1. een alternatieve ontstekingsbron;
  - 2. een middel om de brandstofvoorraad te meten en weer te geven;

3. een blusdeken of brandvrij deken; en
  4. een vallijn met een lengte van ten minste 25 m.
- c) Gasballonnen worden uitgerust met:
1. een mes; en
  2. een vallijn met een lengte van ten minste 20 m, gemaakt van natuurlijke vezels of elektrostatisch geleidend materiaal.

#### **CAT.IDE.S.155 Radiocommunicatieapparatuur**

- a) Indien dit vereist is in het gebruikte luchtruim, worden luchtballonnen bij de gezagvoerderspost uitgerust met radiocommunicatieapparatuur waarmee tweewegscommunicatie tot stand kan worden gebracht met de luchtvaartstations en op de frequenties die in de luchtruimvoorschriften zijn bepaald.
- b) Indien vereist volgens a) voorziet de radiocommunicatieapparatuur in communicatie op de noodfrequentie voor luchtvaartradioverkeer (121,5 MHz).

#### **CAT.IDE.B.160 Transponder**

Indien dit vereist is in het gebruikte luchtruim, worden luchtballonnen uitgerust met een SSR-transponder (Secondary Surveillance Radar) met alle vereiste functies.”.

- 5) Bijlage V bij Verordening (EU) nr. 965/2012 wordt als volgt gewijzigd:
  - a) elke verwijzing naar Verordening (EG) nr. 1702/2003 wordt vervangen door een verwijzing naar Verordening (EU) nr. 748/2012;
  - b) in SPA.GEN.100, onder a), punt 1, wordt het woord „luchtvervoer” geschrapt;
  - c) SPA.DG.100 wordt vervangen door:

#### **„SPA.DG.100 Vervoer van gevaarlijke goederen**

Tenzij anders bepaald in bijlage IV (Deel-CAT), bijlage VI (Deel-NCC), bijlage VII (Deel-NCO) en bijlage VIII (Deel-SPO) mag de exploitant alleen gevaarlijke goederen door de lucht vervoeren als hij is goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.”.

- 6) In bijlage VI bij Verordening (EU) nr. 965/2012 wordt NCC.POL.125, onder b), vervangen door:
  - „b) Behalve in het geval van vliegtuigen met schroefturbinemotoren en een maximale startmassa die niet groter is dan 5 700 kg, ziet de gezagvoerder erop toe dat het vliegtuig bij het uitvallen van een motor tijdens de start in staat is:
    1. de start af te breken en te stoppen binnen de beschikbare start-stoplengte of de beschikbare startbaan; of
    2. de start voort te zetten en alle obstakels langs het vliegp pad met een voldoende marge te vermijden tot het vliegtuig zich in een positie bevindt waarin het kan voldoen aan NCC.POL.130.”.
- 7) Bijlage VII bij Verordening (EU) nr. 965/2012 wordt als volgt gewijzigd:
  - a) elke verwijzing naar Verordening (EG) nr. 1702/2003 wordt vervangen door een verwijzing naar Verordening (EU) nr. 748/2012;

b) NCO.GEN.102 wordt als volgt gewijzigd:

i) de titel wordt vervangen door:

**„Touring motor gliders, gemotoriseerde zweefvliegtuigen en gas-luchtballonnen”;**

ii) het volgende punt d) wordt toegevoegd:

„d) Gas-luchtballonnen worden geëxploiteerd volgens de voorschriften voor heteluchtballonnen.”;

c) het volgende punt NCO.GEN.103 wordt ingevoegd:

**„NCO.GEN.103 Introductievluchten**

Introductievluchten als bedoeld in artikel 6, lid 5, onder c), van deze verordening, wanneer ze worden uitgevoerd overeenkomstig deze bijlage, moeten:

- a) beginnen en eindigen op hetzelfde luchtvaartterrein of dezelfde operatielocatie, behalve voor luchtballonnen en zweefvliegtuigen;
- b) VFR-vluchten overdag uitvoeren;
- c) onder toezicht staan van een benoemd persoon die verantwoordelijk is voor hun veiligheid; en
- d) voldoen aan alle andere voorwaarden die zijn vastgesteld door de bevoegde autoriteit.”;

d) NCO.GEN.106 wordt vervangen door:

**„NCO.GEN.106 Verantwoordelijkheden en bevoegdheid van gezagvoerders — luchtballonnen**

Naast het bepaalde in NCO.GEN.105 moet de gezagvoerder van een luchtballon:

- a) de aan de vlucht voorafgaande briefing geven aan de personen die helpen met het opblazen en laten leeglopen van de ballon;
  - b) erop toezien dat niemand rookt aan boord of in de directe omgeving van de ballon; en
  - c) erop toezien dat personen die helpen bij het opblazen en laten leeglopen van de ballon passende beschermende kleding dragen.”;
- e) in NCO.GEN.135 onder a), punt 10, wordt na de woorden „voor de route” het woord „gebied” ingevoegd;
- f) in NCO.OP.110, onder c), eerste zin, wordt na „moet” het woord „alleen” ingevoegd;
- g) de titel van NCO.OP.113 wordt vervangen door: „Vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen — onshore-circuitvluchten met helikopters”;
- h) in NCO.OP.127, onder a) en b), wordt „gas” geschrapt;
- i) NCO.OP.125 wordt vervangen door:

**„NCO.OP.215 Vluchtuitvoeringsbeperkingen — heteluchtballonnen**

- a) Een heteluchtballon mag 's nachts niet landen, behalve in noodsituaties.
- b) Een heteluchtballon mag 's nachts opstijgen als er voldoende brandstof aan boord is voor een landing overdag.”;

j) NCO.POL.105, onder b) wordt vervangen door:

„b) De weging gebeurt:

1. bij vliegtuigen en helikopters door de fabrikant of door een erkende onderhoudsorganisatie; en
2. bij zweefvliegtuigen en luchtballonnen door de fabrikant van het luchtvaartuig of overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2042/2003, naar gelang van het geval.”;

k) NCO.IDE.B.110 wordt vervangen door:

**„NCO.IDE.B.110 Lichten**

Luchtballonnen die nachtvluchten uitvoeren, dienen te zijn uitgerust met:

- a) een antibotsingsverlichtingssysteem;
- b) een inrichting die zorgt voor afdoende verlichting van alle instrumenten en uitrusting die essentieel zijn voor het veilige gebruik van de luchtballon; en
- c) een onafhankelijk werkende, draagbare lamp.”;

l) NCO.IDE.B.125 wordt vervangen door:

**„NCO.IDE.B.125 Handbrandblussers**

Heleluchtballonnen worden uitgerust met ten minste één handbrandblusser, indien vereist bij de toepasselijke certificeringsspecificaties.”;

m) NCO.IDE.B.140 wordt vervangen door:

**„NCO.IDE.B.140 Overige uitrusting**

- a) Luchtballonnen zijn uitgerust met beschermhandschoenen voor elk bemanningslid.
- b) Heleluchtballonnen worden uitgerust met:
  1. een alternatieve ontstekingsbron;
  2. een middel om de brandstofvoorraad te meten en weer te geven;
  3. een blusdeken of brandvrij deken; en
  4. een vallijn met een lengte van ten minste 25 m.
- c) Gasballonnen worden uitgerust met:
  1. een mes; en
  2. een vallijn met een lengte van ten minste 20 m, gemaakt van natuurlijke vezels of elektrostatisch geleidend materiaal.”;

n) het volgende SUBDEEL E wordt toegevoegd:

„SUBDEEL E

**SPECIFIEKE VOORSCHRIFTEN**

SECTIE 1

**Algemeen**

**NCO.SPEC.100 Toepassingsgebied**

Dit subdeel bevat specifieke voorschriften die gezagvoerders die gespecialiseerde niet-commerciële vluchten met andere dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen uitvoeren, moeten naleven.

**NCO.SPEC.105 Controlelijst**

- a) Alvorens een gespecialiseerde vluchtuitvoering te beginnen, moet de gezagvoerder een risicoanalyse uitvoeren waarbij hij de complexiteit van de activiteit beoordeelt. Op basis daarvan bepaalt hij de gevaren en bijbehorende risico's die aan de vluchtuitvoering verbonden zijn en neemt hij risicobeperkende maatregelen.
- b) Gespecialiseerde vluchtuitvoeringen vinden plaats in overeenstemming met een controlelijst. De gezagvoerder stelt aan de hand van de risicoanalyse een controlelijst op voor de gespecialiseerde vluchtuitvoering en het gebruikte luchtvaartuig. Daarbij houdt hij rekening met de secties van dit subdeel.
- c) De controlelijst, die van belang is voor de taken van de gezagvoerder, bemanningsleden en taakspecialisten moet gemakkelijk bereikbaar zijn tijdens elke vlucht.
- d) De controlelijst wordt regelmatig herzien en bijgewerkt, naar gelang dit wenselijk is.

**NCO.GEN.110 Verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de gezagvoerder**

Indien bemanningsleden of taakspecialisten betrokken zijn bij de vluchtuitvoering, dient de gezagvoerder:

- a) erop toe te zien dat de bemanningsleden en taakspecialisten NCO.SPEC.115 en NCO.SPEC.120 naleven;
- b) niet met een vlucht te beginnen als een bemanningslid of een taakspecialist zijn/haar taken niet kan uitvoeren door verwondingen, ziekte, vermoeidheid of de effecten van een psychoactieve stof;
- c) niet verder te vliegen dan het dichtstbijzijnde luchtvaartterrein of de dichtstbijzijnde operatielocatie met gunstige weersomstandigheden als het vermogen van een bemanningslid of een taakspecialist om zijn/haar taken uit te voeren aanzienlijk is afgenomen door oorzaken zoals vermoeidheid, ziekte of zuurstofgebrek;
- d) erop toe te zien dat bemanningsleden en taakspecialisten voldoen aan de wetten, voorschriften en procedures van de staten waarin de vluchtuitvoering plaatsvindt.
- e) erop toe te zien dat alle bemanningsleden en taakspecialisten met elkaar kunnen communiceren in een gemeenschappelijke taal; en
- f) erop toe te zien dat taakspecialisten en bemanningsleden ononderbroken aanvullende zuurstof gebruiken wanneer de cabinedrukhoogte gedurende meer dan 30 minuten 10 000 voet overschrijdt en telkens wanneer de cabinedrukhoogte 13 000 voet overschrijdt.

**NCO.SPEC.115 Verantwoordelijkheden van de bemanning**

- a) Bemanningsleden zijn verantwoordelijk voor de correcte uitvoering van hun taken. De taken van de bemanning worden omschreven in de controlelijst.



- b) Tijdens kritieke stadia van de vlucht of telkens wanneer de gezagvoerder dat om veiligheidsredenen noodzakelijk acht, zitten alle bemanningsleden, behalve die van luchtballonnen, neer op de hun toegewezen post tenzij de procedures anders bepalen.
- c) Tijdens de vlucht houden cockpitbemanningsleden hun veiligheidsgordel om wanneer zij neerzitten op hun post.
- d) Tijdens de vlucht blijft ten minste één gekwalificeerd cockpitbemanningslid te allen tijde aan de besturingsinstrumenten van het luchtvaartuig.
- e) Bemanningsleden mogen geen taken aan boord van een luchtvaartuig verrichten:
  - 1. als zij weten of vermoeden dat zij vermoeid zijn, zoals beschreven in punt 7, onder f), van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008, of zich anderszins niet bekwaam voelen om hun taken uit te oefenen; of
  - 2. als zij onder invloed van psychoactieve middelen of alcohol verkeren of om andere redenen, zoals vermeld in punt 7, onder g), van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008.
- f) Bemanningsleden die taken verrichten voor meerdere exploitanten:
  - 1. houden individuele registers met hun vlieg- en diensttijden en rustperiodes bij, zoals vermeld in bijlage III (Deel-ORO), subdeel FLT, bij Verordening (EU) nr. 965/2012, voor zover van toepassing; en
  - 2. verstrekken iedere exploitant de gegevens die nodig zijn om activiteiten te plannen overeenkomstig de toepasselijke eisen inzake vlieg- en diensttijden.
- g) Bemanningsleden melden het volgende aan de gezagvoerder:
  - 1. alle gebreken, fouten, storingen of defecten waarvan zij menen dat ze de luchtwaardigheid of veilige werking van het luchtvaartuig, inclusief de noodsystemen, nadelig kunnen beïnvloeden; en
  - 2. alle incidenten die de veiligheid van de vluchtuitvoering in gevaar (kunnen) brengen.

#### **NCO.SPEC.120 Verantwoordelijkheden van taakspecialisten**

- a) Taakspecialisten zijn verantwoordelijk voor de correcte uitvoering van hun taken. De taken van de taakspecialisten worden omschreven in de controlelijst.
- b) Tijdens kritieke vluchtfasen of wanneer de gezagvoerder dit in het belang van de veiligheid noodzakelijk acht, zitten de taakspecialisten, behalve in luchtballonnen, beveiligd op de hun toegewezen post, tenzij de controlelijst anders bepaalt.
- c) Taakspecialisten zorgen ervoor dat zij beveiligd zijn wanneer zij gespecialiseerde taken uitvoeren bij geopende of verwijderde buitendeuren.
- d) Taakspecialisten melden het volgende aan de gezagvoerder:
  - 1. alle gebreken, fouten, storingen of defecten waarvan zij menen dat ze de luchtwaardigheid of veilige werking van het luchtvaartuig, inclusief de noodsystemen, nadelig kunnen beïnvloeden; en
  - 2. alle incidenten die de veiligheid van de vluchtuitvoering in gevaar (kunnen) brengen.

#### **NCO.SPEC.125 Veiligheidsvoorlichting**

- a) Vóór de start informeert de gezagvoerder de taakspecialisten over:
  - 1. de nooduitrusting en -procedures;
  - 2. de aan de gespecialiseerde taak verbonden vluchtuitvoeringsprocedures voor elke vlucht of reeks vluchten.

- b) De voorlichting waarnaar wordt verwezen onder a), punt 2, is niet vereist indien taakspecialisten zijn geïnstrueerd over de vluchtuitvoeringsprocedures vóór het begin van het luchtvaartseizoen van dat kalenderjaar.

#### **NCO.SPEC.130 Minimale hindernisvrije hoogten — IFR-vluchten**

De gezagvoerder stelt voor elke vlucht minimumvlieghoogten vast die voor alle routesegmenten die volgens IFR worden gevlogen voor de vereiste hoogtemarge boven het terrein zorgen. De minimumvlieghoogten mogen niet lager zijn dan die welke zijn bekendgemaakt door het land waarover wordt gevlogen.

#### **NCO.SPEC.135 Brandstof- en olievoorraad — vliegtuigen**

NCO.OP.125, onder a), punt 1, i), geldt niet voor het slepen van zweefvliegtuigen, luchtvaartvertoningen, kunstvluchten of wedstrijdvluchten.

#### **NCO.OP.140 Brandstof- en olievoorraad — helikopters**

Ongeacht NCO.OP.126, onder a), punt 1, mag de gezagvoerder van een helikopter alleen een VFR-vlucht overdag beginnen binnen 25 zeemijlen van het luchtvaartterrein/de operatielocatie van vertrek met een eindreservebrandstof voor ten minste 10 minuten tegen de snelheid voor maximumafstand.

#### **NCO.SPEC.145 Simulaties tijdens de vlucht**

Tenzij er een taakspecialist aan boord van het luchtvaartuig is voor een opleiding, mag een gezagvoerder die taakspecialisten vervoert geen simulaties uitvoeren van:

- a) situaties die de toepassing van abnormale of noodprocedures vereisen; of
- b) vluchten in instrumentweersomstandigheden (Instrument Meteorological Conditions, IMC).

#### **NCO.SPEC.150 Grondnaderingsmelding**

Indien er een grondnaderingswaarschuwingssysteem is geïnstalleerd, mag dat worden uitgeschakeld tijdens gespecialiseerde taken waarbij het luchtvaartuig onder de activeringsdrempel van het systeem dient te vliegen.

#### **NCO.SPEC.155 Boordinstallatie ter voorkoming van botsingen (ACAS II)**

Overminderd het bepaalde in NCO.OP.200 mag het ACAS worden uitgeschakeld tijdens gespecialiseerde taken waarbij de luchtvaartuigen dicht bij elkaar moeten vliegen dan de activeringsdrempel van het ACAS.

#### **NCO.SPEC.160 Vrijgave van gevaarlijke goederen**

De gezagvoerder mag geen gebruikmaken van een luchtvaartuig boven dichtbevolkte steden, gemeenten en andere woongebieden of boven grote toeschouwersmenigten in de openlucht, wanneer vanuit het luchtvaartuig gevaarlijke goederen in de lucht worden gebracht.

#### **NCO.SPEC.165 Vervoer en gebruik van wapens**

- a) De gezagvoerder ziet erop toe dat, indien tijdens een vlucht wapens worden meegevoerd ten behoeve van een gespecialiseerde taak, deze wapens veilig zijn opgeborgen wanneer ze niet worden gebruikt.
- b) De taakspecialist die het wapen gebruikt, neemt alle maatregelen die nodig zijn om te voorkomen dat het luchtvaartuig en personen aan boord of op de grond gevaar lopen.

#### **NCO.SPEC.170 Prestaties en vluchtuitvoeringscriteria — vliegtuigen**

Voor vluchtuitvoeringen op een hoogte van minder dan 150 m (500 voet) boven dunbevolkt gebied waarbij het vliegtuig geen horizontale vlucht kan aanhouden ingeval van kritieke motoruitval, moet de gezagvoerder:

- a) vluchtuitvoeringsprocedures opstellen om de gevolgen van motoruitval tot een minimum te beperken; en

- b) alle bemanningsleden en taakspecialisten aan boord hebben gebriefd over de procedures die gelden voor een noodlanding.

#### **NCO.SPEC.175 Prestaties en vluchtuitvoeringscriteria — helikopters**

- a) De gezagvoerder mag met een luchtvaartuig boven dichtbevolkte gebieden vliegen, mits:
1. de helikopter is gecertificeerd in categorie A of B; en
  2. veiligheidsmaatregelen zijn opgesteld om te voorkomen dat personen of goederen op de grond nodeloos gevaar lopen.
- b) De gezagvoerder moet:
1. vluchtuitvoeringsprocedures hebben opgesteld om de gevolgen van motoruitval tot een minimum te beperken; en
  2. alle bemanningsleden en taakspecialisten aan boord hebben gebriefd over de procedures die gelden voor een noodlanding.
- c) De gezagvoerder zorgt ervoor dat de massa bij de start, de landing of een standvlucht niet groter is dan:
1. de vastgestelde maximale massa voor een standvlucht buiten grondeffect met alle motoren werkend op passend vermogen; of
  2. indien de vluchtomstandigheden zodanig zijn dat een standvlucht buiten grondeffect waarschijnlijk niet zal worden uitgevoerd, de vastgestelde maximale massa voor een standvlucht in grondeffect met alle motoren werkend op passend vermogen, mits de omstandigheden een standvlucht in grondeffect bij de vastgestelde maximale massa mogelijk maken.

#### SECTIE 2

#### ***Helikoptervluchten met aangehaakte vracht (HESLO)***

##### **NCO.SPEC.HESLO.100 Controlelijst**

De controlelijst voor helikoptervluchten met aangehaakte vracht moet de volgende informatie bevatten:

- a) normale, abnormale en noodprocedures;
- b) relevante prestatiegegevens;
- c) de vereiste uitrusting;
- d) eventuele beperkingen; en
- e) de verantwoordelijkheden en taken van de gezagvoerder en van de bemanningsleden en taakspecialisten, indien van toepassing.

##### **NCO.SPEC.HESLO.105 Specifieke HESLO-uitrusting**

De helikopter is uitgerust met ten minste:

- a) één veiligheidsspiegel of andere inrichting die zicht biedt op de haak(haken)/vracht; en
- b) één beladingsmeter, tenzij het gewicht van de vracht op een andere manier kan worden bepaald.

##### **NCO.SPEC.HESLO.110 Vervoer van gevaarlijke goederen**

Exploitanten die gevaarlijke goederen naar of van onbemande of afgelegen locaties vervoeren, vragen bij de bevoegde autoriteit vrijstelling aan van de bepalingen van de Technische Voorschriften indien zij voornemens zijn af te wijken van de bepalingen in die voorschriften.

## SECTIE 3

***Vluchtuitvoeringen met menselijke externe vracht (HEC)*****NCO.SPEC.HESLO.100 Controlelijst**

De controlelijst voor vluchtuitvoeringen met menselijke externe vracht bevat de volgende informatie:

- a) normale, abnormale en noodprocedures;
- b) relevante prestatiegegevens;
- c) de vereiste uitrusting;
- d) eventuele beperkingen; en
- e) de verantwoordelijkheden en taken van de gezagvoerder en van de bemanningsleden en taakspecialisten, indien van toepassing.

**NCO.SPEC.HEC.105 Specifieke HEC-uitrusting**

- a) De helikopter is uitgerust met:
  - 1. een hijslier of cargohaak;
  - 2. één veiligheidsspiegel of andere inrichting die zicht biedt op de haak; en
  - 3. één beladingsmeter, tenzij het gewicht van de vracht op een andere manier kan worden bepaald.
- b) De installatie van elke hijslier- en cargohaakuitrusting en ook alle latere aanpassingen zijn onderworpen aan een luchtwaardigheidsgoedkeuring voor de beoogde functie.

## SECTIE 4

***Vluchtuitvoeringen voor parachutesprongen (PAR)*****NCO.SPEC.PAR.100 Controlelijst**

De controlelijst voor vluchtuitvoeringen voor parachutesprongen moet de volgende informatie bevatten:

- a) normale, abnormale en noodprocedures;
- b) relevante prestatiegegevens;
- c) de vereiste uitrusting;
- d) eventuele beperkingen; en
- e) de verantwoordelijkheden en taken van de gezagvoerder en van de bemanningsleden en taakspecialisten, indien van toepassing.

**NCO.SPEC.PAR.105 Vervoer van bemanningsleden en taakspecialisten**

Het bepaalde in NCO.SPEC.120, onder c), geldt niet voor taakspecialisten die parachutesprongen uitvoeren.

**NCO.SPEC.PAR.110 Stoelen**

Onverminderd het bepaalde in NCO.IDE.A.140, onder a), punt 1, mag de vloer van het luchtvaartuig als zitplaats worden gebruikt, als er middelen zijn waarmee de taakspecialist zich kan vasthouden of vastgespen.

**NCO.SPEC.PAR.115 Aanvullende zuurstof**

Onverminderd het bepaalde in NCO.SPEC.110, onder f), zijn bemanningsleden die het gezag niet voeren en taakspecialisten die essentiële handelingen voor de gespecialiseerde taak uitvoeren, niet verplicht aanvullende zuurstof te gebruiken wanneer de cabinedrukhoogte:

- a) 13 000 voet overschrijdt, gedurende ten hoogste 6 minuten; of
- b) 15 000 voet overschrijdt, gedurende ten hoogste 3 minuten;

**NCO.SPEC.PAR.120 Vrijgave van gevaarlijke goederen**

Onverminderd het bepaalde in NCO.SPEC.160, mogen parachutisten het luchtvaartuig verlaten voor een demonstratie parachutespringen boven dichtbevolkte steden, gemeenten en andere woongebieden of boven grote toeschouwersmenigten in de openlucht, terwijl ze rookmachines dragen, mits deze machines voor dit doel zijn vervaardigd.

## SECTIE 5

**Kunstvluchten (ABF)****NCO.SPEC.ABF.100 Controlelijst**

De controlelijst voor kunstvluchten moet de volgende informatie bevatten:

- a) normale, abnormale en noodprocedures;
- b) relevante prestatiegegevens;
- c) de vereiste uitrusting;
- d) eventuele beperkingen; en
- e) de verantwoordelijkheden en taken van de gezagvoerder en van de bemanningsleden en taakspecialisten, indien van toepassing.

**NCO.SPEC.ABF.105 Documenten en informatie**

De volgende van de in NCO.GEN.135, onder a), vermelde documenten en informatie hoeven tijdens kunstvluchten niet te worden meegevoerd:

- a) gegevens over het ingediende ATS-vliegplan, indien van toepassing;
- b) actuele en geschikte luchtvaartkaarten voor de route/het gebied van de voorgestelde vlucht en alle routes waarnaar de vlucht, naar redelijke verwachting, kan worden omgeleid; en
- c) procedures en informatie aan de hand van visuele signalen voor gebruik door onderscheppende en onderschepte luchtvaartuigen.

**NCO.SPEC.ABF.110 Uitrusting**

Bij kunstvluchten is het niet nodig de volgende uitrustingsvoorschriften te volgen:

- a) de voorschriften in NCO.IDE.A.145 en NCO.IDE.H.145 betreffende verbandtrommels voor eerste hulp bij ongevallen;
- b) de voorschriften in NCO.IDE.A.160 en NCO.IDE.H.180 betreffende handbrandblussers; en
- c) de voorschriften in NCO.IDE.A.170 en NCO.IDE.H.170 betreffende plaatsaanduidende noodzenders of persoonlijke noodbakens.”.

## BIJLAGE II

## „BIJLAGE VIII

## GESPECIALISEERDE VLUCHTUITVOERINGEN

## [DEEL-SPO]

**SPO.GEN.005 Toepassingsgebied**

- a) Deze bijlage is van toepassing op alle gespecialiseerde vluchtuitvoeringen waarbij een luchtvaartuig wordt gebruikt voor gespecialiseerde activiteiten zoals landbouw, bouw, fotografie, landmeetkunde, observatie en patrouilles of lucht-reclame.
- b) Onverminderd het bepaalde onder a) moeten niet-commerciële vluchten met andere dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen worden uitgevoerd overeenkomstig bijlage VII (deel-NCO).
- c) Onverminderd het bepaalde onder a) kunnen de volgende vluchten met andere dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen worden uitgevoerd overeenkomstig bijlage VII (deel-NCO):
1. wedstrijdvluchten en luchtvaartvertoningen, mits de vergoedingen en alle mogelijke tegenprestaties voor dergelijke vluchten beperkt blijven tot een terugbetaling van de directe kosten en een evenredige bijdrage in de jaarlijkse kosten, en tot prijzen waarvan de maximumwaarde door de bevoegde autoriteit wordt vastgesteld;
  2. parachutevluchten, sleepvluchten met zweefvliegtuigen en kunstvluchten die worden uitgevoerd door een opleidingsorganisatie welke haar hoofdvestiging in een lidstaat heeft en werd goedgekeurd in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 1178/2011, of door een organisatie die de bevordering van luchtsporten of recreatievluchten tot doel heeft, op voorwaarde dat het luchtvaartuig in eigendom of op grond van een dry leaseovereenkomst wordt geëxploiteerd, dat de vlucht geen winst buiten de organisatie oplevert, en dat vluchten waarbij niet-leden van de organisatie betrokken zijn, slechts een marginale activiteit van de organisatie vertegenwoordigen.

## SUBDEEL A

## ALGEMENE VOORSCHRIFTEN

**SPO.GEN.100 Bevoegde autoriteit**

De bevoegde autoriteit is de autoriteit die is aangewezen door de lidstaat waar de exploitant zijn hoofdvestiging heeft of verblijft.

**SPO.GEN.101 Wijzen van naleving**

Om overeenstemming te bereiken met Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan mogen alternatieve wijzen van naleving worden gebruikt in plaats van de door het Agentschap goedgekeurde wijzen van naleving.

**SPO.GEN.102 Touring motor gliders, gemotoriseerde zweefvliegtuigen en gas-luchtballonnen**

- a) Touring motor gliders worden geëxploiteerd volgens de voorschriften voor:
1. vliegtuigen, wanneer zij met motoraandrijving worden gebruikt; en
  2. zweefvliegtuigen, wanneer zij zonder motoraandrijving worden gebruikt.
- b) Touring motor gliders worden uitgerust volgens de voorschriften voor vliegtuigen, tenzij anders gespecificeerd in subdeel D.

- c) Gemotoriseerde zweefvliegtuigen, met uitzondering van touring motor gliders, worden geëxploiteerd en uitgerust volgens de voorschriften voor zweefvliegtuigen.
- d) Gas-luchtballonnen worden geëxploiteerd volgens de voorschriften voor heteluchtballonnen.

#### **SPO.GEN.105 Verantwoordelijkheden van de bemanning**

- a) Bemanningsleden zijn verantwoordelijk voor de correcte uitvoering van hun taken. De taken van de bemanningsleden zijn omschreven in de standaardvluchtuitvoeringsprocedures en in het vluchthandboek, voor zover van toepassing.
- b) Tijdens kritieke stadia van de vlucht of telkens wanneer de gezagvoerder dat om veiligheidsredenen noodzakelijk acht, zitten alle bemanningsleden, behalve die van luchtballonnen, neer op de hun toegewezen post, tenzij de standaardvluchtuitvoeringsprocedures anders bepalen.
- c) Tijdens de vlucht houden cockpitbemanningsleden hun veiligheidsgordel om wanneer zij op hun post zijn.
- d) Tijdens de vlucht blijft ten minste één gekwalificeerd cockpitbemanningslid te allen tijde aan de besturingsinstrumenten van het luchtvaartuig.
- e) Bemanningsleden mogen geen taken aan boord van een luchtvaartuig verrichten:
  - 1. als zij weten of vermoeden dat zij vermoeid zijn, zoals beschreven in punt 7.f. van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008, of zich anderszins tot uitoefening van hun taken niet bekwaam voelen; of
  - 2. als zij onder invloed van psychoactieve middelen of alcohol verkeren of om andere redenen, zoals vermeld in punt 7.g. van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008.
- f) Bemanningsleden die taken verrichten voor meerdere exploitanten:
  - 1. houden individuele registers met hun vlieg- en diensttijden en rustperiodes bij, zoals vermeld in bijlage III (deel ORO), subdeel FLT, bij Verordening (EU) nr. 965/2012, voor zover van toepassing; en
  - 2. verstrekken iedere exploitant de gegevens die nodig zijn om activiteiten te plannen overeenkomstig de toepasselijke eisen inzake vlieg- en diensttijden.
- g) Bemanningsleden melden het volgende aan de gezagvoerder:
  - 1. alle gebreken, fouten, storingen of defecten waarvan zij menen dat ze de luchtwaardigheid of veilige werking van het luchtvaartuig, inclusief de noodsystemen, nadelig zouden kunnen beïnvloeden; en
  - 2. alle incidenten die de veiligheid van de vluchtuitvoering in gevaar (kunnen) brengen.

#### **SPO.GEN.106 Verantwoordelijkheden van taakspecialisten**

- a) Taakspecialisten zijn verantwoordelijk voor de correcte uitvoering van hun taken. De taken van de taakspecialisten worden omschreven in de standaardvluchtuitvoeringsprocedures.
- b) Behalve in het geval van luchtballonnen zit de taakspecialist tijdens kritieke vluchtfasen of wanneer de gezagvoerder dit in het belang van de veiligheid noodzakelijk acht, beveiligd op de hem/haar toegewezen werkplek, tenzij de standaarduitvoeringsprocedure anders bepaalt.

- c) Taakspecialisten zorgen ervoor dat zij beveiligd zijn wanneer zij gespecialiseerde taken uitvoeren bij geopende of verwijderde buitendeuren.
- d) Taakspecialisten melden het volgende aan de gezagvoerder:
1. alle gebreken, fouten, storingen of defecten waarvan zij menen dat ze de luchtwaardigheid of veilige werking van het luchtvaartuig, inclusief de noodsystemen, nadelig zouden kunnen beïnvloeden; en
  2. alle incidenten die de veiligheid van de vluchtuitvoering in gevaar (kunnen) brengen.

### **SPO.GEN.107 Verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de gezagvoerder**

a) Verantwoordelijkheden van de gezagvoerder:

1. de gezagvoerder is verantwoordelijk voor de veiligheid van het luchtvaartuig en alle bemanningsleden, taakspecialisten en vracht die zich aan boord bevinden tijdens vluchtuitvoeringen;
2. de gezagvoerder is verantwoordelijk voor het begin, de voortzetting, de beëindiging of de omleiding van een vlucht om veiligheidsredenen;
3. de gezagvoerder ziet erop toe dat alle vluchtuitvoeringsprocedures en controlelijsten worden nageleefd overeenkomstig het desbetreffende handboek;
4. de gezagvoerder begint een vlucht enkel als hij/zij ervan overtuigd is dat alle in punt 2.a.3. van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008 vermelde voorwaarden voor de vluchtuitvoering zijn vervuld, namelijk:
  - i) het luchtvaartuig is luchtwaardig;
  - ii) het luchtvaartuig is op de juiste wijze geregistreerd;
  - iii) de instrumenten en uitrusting die vereist zijn voor de uitvoering van de desbetreffende vlucht zijn in het luchtvaartuig geïnstalleerd en functioneren, tenzij vluchtuitvoering met niet-functionerende uitrusting is toegestaan uit hoofde van de minimumuitrustingslijst (MEL) of een gelijkwaardig document, overeenkomstig SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105, SPO.IDE.S.105 of SPO.IDE.B.105;
  - iv) de massa en, behalve in het geval van luchtballonnen, de locatie van het zwaartepunt van het luchtvaartuig zijn zodanig dat de vlucht kan worden uitgevoerd binnen de in de luchtwaardigheidsdocumentatie voorgeschreven limieten;
  - v) alle uitrusting en bagage zijn op passende wijze geladen en vastgezet; en
  - vi) de beperkingen voor vluchtuitvoering met het luchtvaartuig, zoals vermeld in het vlieghandboek, zullen op geen enkel moment tijdens de vlucht worden overschreden;
5. de gezagvoerder begint niet met een vlucht als hij/zij, een ander bemanningslid of een taakspecialist zijn/haar taken niet kan uitvoeren door verwondingen, ziekte, vermoeidheid, de effecten van een psychoactieve stof of andere soortgelijke oorzaken;
6. de gezagvoerder vliegt niet verder dan het dichtstbijzijnde luchtvaartterrein of de dichtstbijzijnde operatielocatie met gunstige weersomstandigheden als zijn/haar vermogen of dat van een ander bemanningslid of een taakspecialist om zijn/haar taken uit te voeren aanzienlijk is afgenomen door oorzaken zoals vermoeidheid, ziekte of zuurstofgebrek;
7. de gezagvoerder beslist of hij/zij een luchtvaartuig accepteert met gebreken die zijn toegestaan volgens de configuratieafwijklingslijst (CDL) of de minimumuitrustingslijst (MEL), al naargelang van toepassing;



8. de gezagvoerder registreert aan het einde van de vlucht of reeks vluchten de gebruiksgegevens en alle gekende of vermeende defecten aan het luchtvaartuig in het technisch journaal of het journaal van het luchtvaartuig; en
9. de gezagvoerder zorgt ervoor dat eventuele vluchtrecorders:
  - i) tijdens de vlucht niet onbruikbaar worden gemaakt en niet worden uitgeschakeld; en
  - ii) in geval van een meldingsplichtig ongeval of incident:
    - A) niet met opzet worden gewist;
    - B) onmiddellijk worden gedeactiveerd nadat de vlucht is voltooid; en
    - C) alleen worden gereactiveerd met toestemming van de onderzoeksinstantie.
- b) De gezagvoerder heeft de bevoegdheid om personen of vracht te weigeren of uit het luchtvaartuig te verwijderen indien zij de veiligheid van het luchtvaartuig of de inzittenden in gevaar kunnen brengen.
- c) De gezagvoerder meldt zo snel mogelijk aan de passende eenheid voor luchtverkeersdiensten alle door hem vastgestelde gevaarlijke weers- of vliegomstandigheden die de veiligheid van andere luchtvaartuigen in gevaar kunnen brengen.
- d) Onverminderd het bepaalde onder a), punt 6, mag de gezagvoerder, in het geval van vluchtuitvoeringen met een meerkoppige bemanning, voorbij het dichtstbijzijnde luchtvaarterrein met gunstige weersomstandigheden vliegen mits voorzien is in passende risicobeperkende procedures.
- e) In een noodsituatie waarbij onmiddellijk beslissen en handelen vereist is, doet de gezagvoerder alles wat hij/zij onder die omstandigheden nodig acht overeenkomstig punt 7.d van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008. Hij/zij mag daarbij in het belang van de veiligheid afwijken van de regels, vluchtuitvoeringsprocedures en methoden.
- f) In geval van wederrechtelijke daden dient de gezagvoerder hier onmiddellijk een verslag van in bij de bevoegde autoriteit en brengt hij de aangewezen lokale autoriteit daarvan op de hoogte.
- g) De gezagvoerder stelt de dichtstbijzijnde passende autoriteit met de snelste beschikbare middelen in kennis van eventuele ongevallen met het luchtvaartuig met zwaargewonden of doden of aanzienlijke schade aan het luchtvaartuig of aan eigendommen tot gevolg.

#### **SPO.GEN.108 Verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de gezagvoerder — luchtballonnen**

Naast het bepaalde in SPO.GEN.107 moet de gezagvoerder van een luchtballon:

- a) de aan de vlucht voorafgaande briefing geven aan de personen die helpen met het opblazen en laten leeglopen van het ballonmohulsel;
- b) erop toezien dat niemand rookt aan boord of in de directe omgeving van de ballon; en
- c) erop toezien dat personen die helpen met het opblazen en laten leeglopen van het ballonmohulsel, passende beschermende kledij dragen.

#### **SPO.GEN.110 Naleving van wetten, regels en procedures**

De gezagvoerder, bemanningsleden en taakspecialisten leven de wetten, regels en procedures na van de staten waarin vluchtuitvoeringen worden verricht.

**SPO.GEN.115 Gemeenschappelijke taal**

De exploitant zorgt ervoor dat alle bemanningsleden en taakspecialisten met elkaar kunnen communiceren in een gemeenschappelijke taal.

**SPO.GEN.120 Taxiën van vliegtuigen**

De exploitant ziet erop toe dat een vliegtuig alleen het bewegingsgebied van een luchtvaartterrein wordt opgetaxied als de persoon die aan de besturingsinstrumenten zit:

- a) een passend gekwalificeerde piloot is; of
- b) door de exploitant is aangewezen en:
  1. is opgeleid om het vliegtuig te taxiën;
  2. is opgeleid om de radiotelefoon te bedienen, indien radiocommunicatie vereist is;
  3. onderricht heeft gekregen over de inrichting van het luchtvaartterrein, de routes, de signalisatie, de markeringen, de lichten, de signalen en instructies van de verkeersleiding, het verkeersleidingsjargon en de verkeersleidingsprocedures; en
  4. in staat is de operationele normen voor veilige vliegtuigbewegingen op het luchtvaartterrein na te leven.

**SPO.GEN.125 Rotorinschakeling**

Een helikopterrotor mag enkel met een gekwalificeerde piloot aan de besturingsinstrumenten worden ingeschakeld voor een vlucht.

**SPO.GEN.130 Draagbare elektronische apparatuur**

De exploitant staat niet toe dat iemand aan boord van een luchtvaartuig gebruik maakt van een draagbaar elektronisch apparaat dat de werking van de systemen en apparatuur van het luchtvaartuig nadelig kan beïnvloeden.

**SPO.GEN.135 Informatie over nood- en overlevingsuitrusting aan boord**

De exploitant zorgt ervoor dat er zich steeds lijsten met informatie over de nood- en overlevingsuitrusting aan boord bevinden, die onmiddellijk ter beschikking kunnen worden gesteld van reddingscoördinatiecentra.

**SPO.GEN.140 Documenten, handleidingen en informatie aan boord**

- a) De volgende documenten, handleidingen en informatie dienen bij iedere vlucht aan boord te worden meegenomen. Het betreft originelen of kopieën, tenzij anders aangegeven:
  1. het vlieghandboek of (een) gelijkwaardig(e) document(en);
  2. het oorspronkelijke bewijs van inschrijving;
  3. het oorspronkelijke bewijs van luchtwaardigheid;
  4. het geluidscertificaat, indien van toepassing;
  5. een kopie van de in ORO.DEC.100 vermelde verklaring en, indien van toepassing, een kopie van de in ORO.SPO.110 vermelde autorisatie;

6. de lijst van specifieke erkenningen, indien van toepassing;
  7. de zendmachtiging van het luchtvaartuig, indien van toepassing;
  8. het certificaat (de certificaten) van de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering;
  9. het journaal of gelijkwaardig document voor het luchtvaartuig;
  10. het technisch journaal van het luchtvaartuig, overeenkomstig bijlage I (deel M) bij Verordening (EG) nr. 2042/2003, indien van toepassing;
  11. nadere gegevens over het ingediende ATS-vliegplan, indien van toepassing;
  12. actuele en geschikte luchtvaartkaarten voor de route/het gebied van de voorgestelde vlucht en alle routes waarnaar de vlucht, naar redelijke verwachting, kan worden omgeleid;
  13. procedures en informatie aan de hand van visuele signalen voor gebruik door onderscheppende en onderschepte luchtvaartuigen;
  14. informatie over opsporings- en reddingsdiensten in het gebied van de geplande vlucht;
  15. de meest recente delen van het vluchthandboek, het vlieghandboek en/of de standaardprocedures voor vluchtuitvoering die van belang zijn voor de taken van de bemanningsleden en taakspecialisten, welke voor hen eenvoudig toegankelijk moeten zijn;
  16. de minimumuitrustingslijst (MEL) of configuratieafwijkingslijst (CDL), indien van toepassing;
  17. kennisgevingen aan luchtvarenden (NOTAM's) en voorlichtingsdocumenten van de luchtvaartinlichtingendienst (AIS);
  18. relevante meteorologische informatie, indien van toepassing;
  19. vrachtlijsten, indien van toepassing; en
  20. alle andere documentatie die betrekking heeft op de vlucht of vereist is door de landen die bij de vlucht betrokken zijn.
- b) Onverminderd het bepaalde onder a) mogen de onder a), punten 2 tot en met 11, en onder a), punten 14, 17, 18 en 19, vermelde documenten en informatie op het luchthaventerrein of de operatielocatie worden bewaard voor vluchten die:
1. opstijgen en landen op hetzelfde luchtvaarterrein of dezelfde operatielocatie; of
  2. binnen een door de bevoegde autoriteit vastgestelde afstand of zone blijven overeenkomstig ARO.OPS.210.
- c) Onverminderd het bepaalde onder a) mogen op vluchten met luchtballonnen of zweefvliegtuigen, met uitzondering van touring motor gliders (TMG's), de onder a), punten 1 tot en met 10, en onder a), punten 13 tot en met 19, vermelde documenten en informatie worden meegenomen in het ophaalvoertuig.
- d) Bij verlies of diefstal van de onder a), punten 2 tot en met 8, vermelde documenten mag de vluchtuitvoering worden voortgezet tot de bestemming of een plaats waar vervangingsdocumenten kunnen worden verstrekt, is bereikt.
- e) Binnen een redelijke termijn nadat de bevoegde autoriteit hem hierom heeft verzocht, overhandigt de exploitant de documentatie die aan boord aanwezig moet zijn.

**SPO.GEN.145 Bewaren, overleggen en gebruiken van opnames van de vluchtreorder — vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen**

- a) Na een meldingsplichtig ongeval of incident bewaart de exploitant van een luchtvaartuig de oorspronkelijke opgenomen gegevens gedurende 60 dagen, tenzij de onderzoeksinstantie anders beslist.
- b) De exploitant voert operationele controles en beoordelingen uit van opnames van de vluchtreorder, de cockpitgeluidsreorder en de datalinkreorder om te waarborgen dat de recorders goed blijven functioneren.
- c) De exploitant bewaart de opnames voor de gebruiksperiode van de vluchtreorder zoals voorgeschreven in SPO.IDE.A.145 of SPO.IDE.H.145, maar voor het testen en onderhouden van de vluchtreorder mag maximaal één uur van het oudste opgenomen materiaal op het tijdstip van testen worden gewist.
- d) De exploitant houdt documentatie bij die actueel wordt gehouden en informatie bevat waarmee de ruwe gegevens van de vluchtreorder kunnen worden omgezet in parameters die in technische eenheden worden uitgedrukt.
- e) De exploitant stelt alle bewaard gebleven vluchtreorderopnames beschikbaar, indien zulks wordt bepaald door de bevoegde autoriteit.
- f) Opnames van de cockpitgeluidsreorder mogen alleen worden gebruikt voor andere doeleinden dan voor het onderzoeken van meldingsplichtige ongevallen of incidenten, als alle betrokken bemanningsleden en al het onderhoudspersoneel hiervoor toestemming geven.
- g) Opnames van de vluchtreorder of de datalinkreorder mogen alleen voor andere doeleinden dan voor het onderzoeken van meldingsplichtige ongevallen of incidenten worden gebruikt, als die opnames:
  1. door de exploitant uitsluitend worden gebruikt voor luchtwaardigheids- of onderhoudsdoeleinden;
  2. niet-identificeerbaar zijn gemaakt; of
  3. volgens specifieke beveiligingsprocedures worden overgedragen.

**SPO.GEN.150 Vervoer van gevaarlijke goederen**

- a) Luchtvervoer van gevaarlijke goederen vindt plaats overeenkomstig bijlage 18 bij het Verdrag van Chicago, zoals laatstelijk gewijzigd bij en aangevuld door de Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (ICAO Doc 9284-AN/905), inclusief de supplementen en eventuele andere addenda of corrigenda.
- b) Gevaarlijke goederen mogen alleen worden vervoerd door exploitanten die zijn goedgekeurd overeenkomstig bijlage V (deel-SPA), subdeel G, bij Verordening (EU) nr. 965/2012, behalve als de goederen:
  1. niet onder de Technische Voorschriften vallen, overeenkomstig deel 1 van die Voorschriften;
  2. aan boord zijn meegenomen door taakspecialisten of bemanningsleden, of zich in bagage bevinden die van de eigenaar gescheiden is, overeenkomstig deel 8 van de Technische Voorschriften;
  3. aan boord van het luchtvaartuig nodig zijn voor gespecialiseerde doeleinden, overeenkomstig de Technische Voorschriften;
  4. worden gebruikt om de vliegveiligheid te bevorderen daar waar het meevoeren ervan redelijkerwijs nodig is om te waarborgen dat ze tijdig voor operationele doeleinden beschikbaar zijn, ongeacht de vraag of dergelijke artikelen en stoffen al dan niet voor een specifieke vlucht moeten worden meegevoerd of zijn bedoeld.

- c) De exploitant stelt procedures op om te waarborgen dat alle redelijke maatregelen zijn getroffen om te voorkomen dat onbedoeld gevaarlijke goederen aan boord worden vervoerd.
- d) De exploitant verstrekt de personeelsleden de nodige informatie waarmee zij hun verantwoordelijkheden kunnen nakomen, zoals vereist bij de Technische Voorschriften.
- e) De exploitant meldt de volgende gevallen, overeenkomstig de Technische Voorschriften, onverwijld aan de bevoegde autoriteit en de relevante autoriteit van het land waar de gevallen zich hebben voorgedaan:
  - 1. incidenten en ongevallen met gevaarlijke goederen;
  - 2. de vondst van gevaarlijke goederen die aan boord of in bagage zijn meegenomen door taakspecialisten of bemanningsleden, in afwijking van de bepalingen van deel 8 van de Technische Voorschriften.
- f) De exploitant zorgt ervoor dat taakspecialisten informatie krijgen over gevaarlijke goederen.
- g) De exploitant zorgt ervoor dat opschriften met informatie over het vervoer van gevaarlijke goederen worden verstrekt op ontvangspunten van vracht, zoals voorgeschreven in de Technische Voorschriften.

#### **SPO.GEN.155 Vrijgave van gevaarlijke goederen**

De exploitant mag geen gebruikmaken van een luchtvaartuig boven dichtbevolkte steden, gemeenten en andere woongebieden of boven grote toeschouwersmenigten in openlucht, wanneer vanuit het luchtvaartuig gevaarlijke goederen in de lucht worden gebracht.

#### **SPO.GEN.160 Vervoer en gebruik van wapens**

- a) De exploitant ziet erop toe dat, indien tijdens een vlucht wapens worden meegevoerd ten behoeve van een gespecialiseerde taak, dit wapentuig veilig opgeborgen is wanneer het niet wordt gebruikt.
- b) De taakspecialist die het wapen gebruikt, neemt alle maatregelen die nodig zijn om te voorkomen dat het luchtvaartuig en personen aan boord of op de grond gevaar lopen.

#### **SPO.GEN.165 Toegang tot de cockpit**

De gezagvoerder beslist wie hij toegang verleent tot de cockpit en zorgt ervoor dat:

- a) toegang tot de cockpit niet leidt tot afleiding van de aandacht en/of belemmering van de uitvoering van de vlucht; en
- b) alle personen die in de cockpit worden vervoerd, op de hoogte worden gesteld van de geldende veiligheidsprocedures.

### SUBDEEL B

#### **VLUCHTUITVOERINGSPROCEDURES**

#### **SPO.OP.100 Gebruik van luchtvaartterreinen en operatielocaties**

De exploitant mag alleen luchtvaartterreinen en operatielocaties gebruiken die geschikt zijn voor het desbetreffende type luchtvaartuig en de desbetreffende vluchtuitvoering.

#### **SPO.OP.105 Specificatie van afgelegen luchtvaartterreinen — vliegtuigen**

Bij het kiezen van alternatieve luchtvaartterreinen en het brandstofbeleid beschouwt de exploitant een luchtvaartterrein als afgelegen als de vliegtijd naar het dichtstbijzijnde uitwijkvluchtvaartterrein van bestemming meer bedraagt dan:

- a) voor vliegtuigen met zuigermotoren: 60 minuten; of

b) voor vliegtuigen met turbinemotoren: 90 minuten.

#### **SPO.OP.110 Vluchtuitvoeringsminima van het luchtvaartterrein — vliegtuigen en helikopters**

a) Voor vluchten volgens instrumentvliegregels (IFR-vluchten) stelt de exploitant of de gezagvoerder vluchtuitvoeringsminima vast voor ieder vertrek-, bestemmings- of uitwijkvluchtvaartterrein. Deze minima:

1. mogen niet lager zijn dan die welke zijn vastgesteld door de staat waarin het luchtvaartterrein is gelegen, tenzij dit land de minima uitdrukkelijk heeft goedgekeurd; en
2. moeten in het geval van vluchtuitvoering bij verminderd zicht worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteit overeenkomstig bijlage V (deel-SPA), subdeel E bij Verordening (EU) nr. 965/2012.

b) Bij het vermelden van de vluchtuitvoeringsminima voor het luchtvaartterrein houdt de exploitant of gezagvoerder rekening met:

1. het type, de prestaties en de vliegeigenschappen van het luchtvaartuig;
2. de deskundigheid, de ervaring en, indien van toepassing, de samenstelling van de cockpitbemanning;
3. de afmetingen en kenmerken van de banen en de gebieden voor eindnadering en opstijgen (FATO's) die voor gebruik in aanmerking komen;
4. de geschiktheid en prestaties van de beschikbare visuele en niet-visuele hulpmiddelen op de grond;
5. de in het luchtvaartuig aanwezige uitrusting voor navigatie en/of controle van het vliegpad tijdens de start, de nadering, het flare-manoeuvre, de landing, de uitloop en de afgebroken nadering;
6. de in de gebieden voor de nadering, afgebroken nadering en wegklimmen aanwezige hindernissen, die vereist zijn voor de uitvoering van noodprocedures;
7. de laagste hindernisvrije hoogte voor de instrumentnaderingsprocedures;
8. de middelen om de weersomstandigheden te bepalen en daarvan verslag uit te brengen; en
9. de vluchttechniek die bij de eindnadering wordt gebruikt.

c) De minima voor een specifiek type naderings- en landingsprocedure worden gebruikt als:

1. de voor de beoogde procedure vereiste gronduitrusting operationeel is;
2. de voor het soort nadering vereiste luchtvaartuigsystemen operationeel zijn;
3. aan de voorgeschreven prestatiecriteria van het luchtvaartuig is voldaan; en
4. de cockpitbemanning op passende wijze gekwalificeerd is.

#### **SPO.OP.111 Vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen — NPA, APV, CAT I-vluchtuitvoeringen**

a) De beslissingshoogte (DH) die moet worden gebruikt voor niet-precisienaderingen volgens de techniek van eindnadering met continue daling (CDFA), voor naderingsprocedures met verticale geleiding (APV) of categorie I-naderingsoperaties (CAT I) mag niet lager zijn dan de hoogste van de volgende waarden:

1. de minimumhoogte tot welke het naderingshulpmiddel kan worden gebruikt zonder de vereiste visuele referentie;

2. de laagste hindernisvrije hoogte (OCH) voor de luchtvaartuigcategorie;
  3. de bekendgemaakte beslissingshoogte voor de naderingsprocedure, voor zover van toepassing;
  4. het in tabel 1 vermelde systeemminimum; of
  5. de in het vlieghandboek of een gelijkwaardig document vermelde minimumbeslissingshoogte, indien vermeld.
- b) De minimumdalingshoogte (MDH) voor een niet-precisienadering waarbij gebruik wordt gemaakt van de techniek van eindnadering met continue daling, mag niet lager zijn dan de hoogste van de volgende waarden:
1. de laagste hindernisvrije hoogte voor de luchtvaartuigcategorie;
  2. het in tabel 1 vermelde systeemminimum; of
  3. de in het vlieghandboek vermelde minimumdalingshoogte, indien vermeld.

*Tabel 1*  
**Systeemminima**

Faciliteit	Laagste DH/MDH (voet)
Instrumentlandingsstelsel (ILS)	200
Mondiaal satellietnavigatiesysteem (GNSS)/satellietaugmentatiesysteem (SBAS) (Lateral precision with vertical guidance approach (LPV))	200
GNSS (Lateral Navigation (LNAV))	250
GNSS/Baro-verticale navigatie (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Aanvliegbaken (LOC), met of zonder afstandsmeterapparaat (DME)	250
Nadering met radarleiding (Surveillance radar approach, SRA) (eindigt op ½ zeemijl)	250
SRA (eindigt op 1 zeemijl)	300
SRA (eindigt op 2 zeemijl of meer)	350
Alzijdig gerichte radiobaken op zeer hoge frequentie (VOR)	300
VOR/DME	250
Niet-gericht baken (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF-richtingszoeker (VDF)	350

**SPO.OP.112 Vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaarterreinen — circuitvluchten met vliegtuigen**

- a) De minimumdalingshoogte voor circuitvluchten met vliegtuigen mag niet lager zijn dan de hoogste van de volgende waarden:
1. de gepubliceerde minimumdalingshoogte voor circuitvluchten met de desbetreffende categorie vliegtuigen;
  2. de uit tabel 1 afgeleide minimum-circuitvluchthoogte; of
  3. de DH/MDH van de vorige instrumentnaderingsprocedure.

b) Het minimumzicht voor circuitvluchten met vliegtuigen is de hoogste van de volgende waarden:

1. het circuitvluchtzicht voor de desbetreffende categorie vliegtuigen, indien bekendgemaakt;
2. het uit tabel 2 afgeleide minimumzicht; of
3. de zichtbare baanlengte (RVR)/het geconverteerd meteorologisch zicht (CMV) van de vorige instrumentnaderingsprocedure.

Tabel 1

**MDH en minimumzicht voor circuitvluchten per categorie vliegtuigen**

	Categorie vliegtuigen			
	A	B	C	D
MDH (voet)	400	500	600	700
Meteorologisch minimumzicht (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

**SPO.OP.113 Vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen — circuitvluchten met helikopters**

De MDH voor een onshore-circuitvlucht met een helikopter mag niet lager zijn dan 250 voet en het meteorologisch zicht mag niet minder dan 800 m bedragen.

**SPO.OP.115 Vertrek- en naderingsprocedures — vliegtuigen en helikopters**

- a) De gezagvoerder maakt gebruik van de vertrek- en naderingsprocedure die door het land van het luchtvaartterrein zijn vastgesteld, indien dergelijke procedures zijn bekendgemaakt voor de te gebruiken banen/gebieden voor eindnadering en opstijgen (final approach and take-off areas, FATO's).
- b) De gezagvoerder mag afwijken van een bekendgemaakte vertrekroute, aankomstroute of naderingsprocedure:
  1. als de criteria voor de hindernisvrije hoogte in acht worden genomen, volledig rekening wordt gehouden met de bedrijfsomstandigheden en alle klaringen van de luchtverkeersleiding worden gevolgd; of
  2. als hij radarkoersgeleiding krijgt van een luchtverkeersleidingseenheid.
- c) In geval van vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen wordt het eindnaderingssegment in ieder geval visueel of volgens de bekendgemaakte naderingsprocedures gevlogen.

**SPO.OP.120 Procedures ter beperking van geluidshinder**

De gezagvoerder houdt rekening met bekendgemaakte procedures ter beperking van geluidshinder om het effect van vliegtuiglawaai tot een minimum te beperken, maar ziet er tegelijk op toe dat veiligheid voorrang heeft op de beperking van geluidshinder.

**SPO.OP.121 Procedures ter beperking van geluidshinder — luchtballonnen**

De gezagvoerder maakt gebruik van bekendgemaakte vluchtuitvoeringsprocedures om het effect van het lawaai van verwarmingssystemen tot een minimum te beperken, maar ziet er tegelijk op toe dat veiligheid voorrang heeft op de beperking van geluidshinder.

**SPO.OP.125 Minimale hindernisvrije hoogten — IFR-vluchten**

- a) De exploitant geeft een methode op om minimumvlieghoogten vast te stellen die zorgen voor de vereiste hoogtemarge boven het terrein voor alle routesegmenten die volgens IFR worden gevlogen.



- b) De gezagvoerder stelt op basis van deze methode minimumvlieghoogten vast voor elke vlucht. De minimumvlieghoogten mogen niet lager zijn dan die welke zijn bekendgemaakt door het land dat wordt overvlogen.

#### **SPO.OP.130 Brandstof- en olievoorraad — vliegtuigen**

- a) De gezagvoerder begint een vlucht alleen als zich aan boord voldoende brandstof en olie bevinden om:

1. voor VFR-vluchten:

- i) overdag: naar het geplande luchtvaartterrein van landing te vliegen en daarna minstens 30 minuten op de normale kruishoogte te vliegen; of
- ii) „s nachts: naar het geplande luchtvaartterrein van landing te vliegen en daarna minstens 45 minuten op de normale kruishoogte te vliegen;

2. voor IFR-vluchten:

- i) als er geen uitwijkbestemming is voorgeschreven: naar het geplande luchtvaartterrein van landing te vliegen en daarna minstens 45 minuten op de normale kruishoogte te vliegen; of
- ii) als er een uitwijkbestemming is voorgeschreven: naar het geplande luchtvaartterrein van landing te vliegen, naar een uitwijkvluchtvaartterrein te vliegen en daarna minstens 45 minuten op de normale kruishoogte te vliegen.

- b) Bij het berekenen van de vereiste brandstof, inclusief die welke nodig is voor noodgevallen, wordt rekening gehouden met het volgende:

1. de voorspelde weersomstandigheden;

2. de verwachte ATC-routes en verkeersvertragingen;

3. de procedures voor drukverlies of het uitvallen van één motor en route, voor zover van toepassing; en

4. alle andere omstandigheden die de landing van het vliegtuig kunnen vertragen of het brandstof- en/of oliegebruik kunnen doen toenemen.

- c) Niets belet de wijziging van een vluchtplan tijdens de vlucht teneinde de geplande bestemming van de vlucht te veranderen, voor zover aan alle eisen kan worden voldaan vanaf het punt waarop de geplande bestemming wordt veranderd.

#### **SPO.OP.131 Brandstof- en olievoorraad — helikopters**

- a) De gezagvoerder begint een vlucht alleen als zich aan boord van de helikopter voldoende brandstof en olie bevinden:

1. voor VFR-vluchten:

- i) om naar het geplande luchtvaartterrein/de geplande operatielocatie van landing te vliegen en daarna minstens 20 minuten te vliegen met een snelheid voor maximumafstand; of
- ii) voor VFR-vluchten overdag: om over reservebrandstof te beschikken voor 10 minuten vliegen met een snelheid voor maximumafstand, op voorwaarde dat hij/zij binnen 25 zeemijlen van het luchtvaartterrein/de operatielocatie van vertrek blijft; en

2. voor IFR-vluchten:

- i) als er geen uitwijkvluchtvaartterrein of vluchtvaartterrein met gunstige weersomstandigheden beschikbaar is: om naar het geplande vluchtvaartterrein/de geplande operatielocatie van landing te vliegen en daarna 30 minuten te vliegen tegen normale kruissnelheid op 450 m (1 500 voet) boven het vluchtvaartterrein/de operatielocatie van bestemming bij standaardtemperatuur en standaardnaderings- en landingsomstandigheden; of

- ii) als een uitwijkvluchterrein vereist is: om naar het geplande vluchterrein/de operatielocatie van landing te vliegen en een nadering en doorstart uit te voeren, en daarna:
- A) naar het gespecificeerde uitwijkvluchterrein te vliegen; en
  - B) 30 minuten tegen normale wachtsnelheid te vliegen op 450 m (1 500 voet) boven het uitwijkvluchterrein/de uitwijkoperatielocatie bij standaardtemperatuur en standaardnaderings- en landingsomstandigheden.
- b) Bij het berekenen van de vereiste brandstof, inclusief die welke nodig is voor noodgevallen, wordt rekening gehouden met het volgende:
- 1. de voorspelde weersomstandigheden;
  - 2. de verwachte ATC-routes en verkeersvertragingen;
  - 3. het uitvallen van één motor en route, voor zover van toepassing; en
  - 4. alle andere omstandigheden die de landing van het luchtvaartuig kunnen vertragen of het brandstof- en/of olie-verbruik kunnen doen toenemen.
- c) Niets belet de wijziging van een vluchtplan tijdens de vlucht teneinde de geplande bestemming van de vlucht te veranderen, voor zover aan alle eisen kan worden voldaan vanaf het punt waarop de geplande bestemming wordt veranderd.

#### **SPO.OP.132 Voorraad en planning van brandstof en ballast — luchtballonnen**

- a) De gezagvoerder begint een vlucht alleen als zich aan boord voldoende brandstof, gas of ballast bevinden om 30 minuten te vliegen.
- b) De berekeningen van de brandstof- of ballastvoorraad worden gebaseerd op minstens de volgende vluchttuitvoeringsomstandigheden:
- 1. door de ballonfabrikant verstrekte gegevens;
  - 2. de verwachte massa's;
  - 3. de verwachte weersomstandigheden; en
  - 4. de procedures en restricties van de verlener van luchtvaarnavigatiediensten.

#### **SPO.OP.135 Veiligheidsvoorlichting**

- a) De exploitant ziet erop toe dat de taakspecialisten voor de vlucht voorlichting krijgen over:
- 1. de nooduitrusting en -procedures;
  - 2. de aan de gespecialiseerde taak verbonden vluchttuitvoeringsprocedures voor elke vlucht of reeks vluchten.
- b) In de plaats van de onder a), punt 2, vermelde briefing kunnen een basisopleiding en regelmatige bijscholingen worden gegeven. In dat geval stelt de exploitant ook de voorwaarden vast voor de recentheid ervan.

#### **SPO.OP.140 Vluchtvoorbereiding**

- a) Alvorens een vlucht te beginnen, gaat de gezagvoerder met alle beschikbare redelijke middelen na of de grond- en/of waterfaciliteiten, inclusief de beschikbare communicatiefaciliteiten en navigatiehulpmiddelen die vereist zijn voor de veilige vluchttuitvoering met het luchtvaartuig, volstaan voor het desbetreffende type vluchttuitvoering.

b) Alvorens een vlucht te beginnen, raadpleegt de gezagvoerder alle beschikbare meteorologische informatie die passend is voor de geplande vlucht. De voorbereiding van een vlucht weg van de nabijheid van de plaats van vertrek, en van elke vlucht volgens instrumentvliegeregels (IFR-vlucht), omvat:

1. een studie van de beschikbare actuele weersverslagen en -voorspellingen; en
2. de planning van een alternatieve actie in het geval de vlucht wegens weersomstandigheden niet volgens planning kan worden uitgevoerd.

#### **SPO.OP.145 Uitwijkvluchtvaartterreinen van vertrek — complexe motoraangedreven vliegtuigen**

a) Voor IFR-vluchten vermeldt de gezagvoerder in het vluchtplan minstens één uitwijkvluchtvaartterrein van vertrek met gunstige weersomstandigheden als de weersomstandigheden op het vluchtvaartterrein van vertrek gelijk zijn aan of slechter zijn dan de toepasselijke vluchtuitvoeringsminima voor het vluchtvaartterrein of als het om andere redenen niet mogelijk zou zijn terug te keren naar het vluchtvaartterrein van vertrek.

b) Het uitwijkvluchtvaartterrein van vertrek moet zich binnen de volgende afstand van het vluchtvaartterrein van vertrek bevinden:

1. voor vliegtuigen met twee motoren: hoogstens op een afstand die gelijk is aan een vluchttijd van 1 uur tegen kruissnelheid met één motor in windstille standaardomstandigheden; en
2. voor vliegtuigen met drie of meer motoren: hoogstens op een afstand die gelijk is aan een vluchttijd van 2 uur tegen de in het vlieghandboek vastgestelde kruissnelheid met één uitgevallen motor in windstille standaardomstandigheden.

c) Om als uitwijkvluchtvaartterrein van vertrek te worden geselecteerd, moet uit de beschikbare informatie blijken dat de omstandigheden op het verwachte tijdstip van gebruik gelijk zijn aan of beter zijn dan de vluchtuitvoeringsminima van het vluchtvaartterrein voor de desbetreffende vluchtuitvoering.

#### **SPO.OP.150 Uitwijkvluchtvaartterreinen van bestemming — vliegtuigen**

Voor IFR-vluchten vermeldt de gezagvoerder in het vluchtplan minstens één uitwijkvluchtvaartterrein van bestemming met gunstige weersomstandigheden, tenzij:

a) uit de beschikbare actuele meteorologische informatie blijkt dat, voor de periode van 1 uur vóór tot 1 uur na het verwachte aankomsttijdstip, of van het werkelijke vertrektijdstip tot 1 uur na het verwachte aankomsttijdstip, als deze periode korter is, de nadering en landing bij zichtweersomstandigheden (VMC) kunnen worden uitgevoerd; of

b) de geplande landingslocatie afgelegen is en:

1. een instrumentnaderingsprocedure is voorgeschreven voor het geplande vluchtvaartterrein van landing; en
2. uit de beschikbare actuele meteorologische informatie blijkt dat de weersomstandigheden als volgt zullen zijn van 2 uur vóór tot 2 uur na het verwachte aankomsttijdstip, of van de werkelijke vertrektijd tot 2 uur na het verwachte aankomsttijdstip, als deze periode korter is:
  - i) de wolkenbasis bevindt zich op minstens 300 m (1 000 voet) boven het minimum voor de instrumentnaderingsprocedure; en
  - ii) het zicht bedraagt minstens 5,5 km of 4 km meer dan het minimum voor de procedure.

**SPO.OP.151 Uitwijkvluchtvaartterreinen van bestemming — helikopters**

Voor IFR-vluchten vermeldt de gezagvoerder in het vluchtplan minstens één uitwijkvluchtvaartterrein van bestemming met gunstige weersomstandigheden, tenzij:

- a) een instrumentnaderingsprocedure is voorgeschreven voor het geplande vluchtvaartterrein van landing en uit de beschikbare actuele meteorologische informatie blijkt dat de weersomstandigheden als volgt zullen zijn van 2 uur vóór tot 2 uur na het verwachte aankomsttijdstip, of van de werkelijke vertrektijd tot 2 uur na het verwachte aankomsttijdstip, als deze periode korter is:
  1. de wolkenbasis bevindt zich op minstens 120 m (400 voet) boven het minimum voor de instrumentnaderingsprocedure; en
  2. het zicht bedraagt minstens 1 500 m meer dan het minimum voor de procedure; of
- b) de geplande landingslocatie afgelegen is en:
  1. een instrumentnaderingsprocedure is voorgeschreven voor het geplande vluchtvaartterrein van landing;
  2. uit de actuele meteorologische informatie blijkt dat de weersomstandigheden van 2 uur vóór tot 2 uur na het verwachte aankomsttijdstip als volgt zullen zijn:
    - i) de wolkenbasis bevindt zich op minstens 120 m (400 voet) boven het minimum voor de instrumentnaderingsprocedure;
    - ii) het zicht bedraagt minstens 1 500 m meer dan het minimum voor de procedure; en
  3. een uiterst omkeerpunt (point of no return, PNR) is vastgesteld in geval van een offshore-bestemming.

**SPO.OP.155 Bijtanken terwijl personen instappen, aan boord zijn of uitstappen**

- a) Het luchtvaartuig mag niet worden bijgetankt met Avgas (aviation gasoline) of „wide-cut“-brandstof of een mengsel van deze brandstofsoorten wanneer er personen instappen, aan boord zijn of uitstappen.
- b) Voor alle andere brandstofsoorten dienen de nodige voorzorgsmaatregelen te worden genomen en dient het luchtvaartuig naar behoren te zijn bemand met gekwalificeerd personeel dat in staat is om een eventuele evacuatie van het luchtvaartuig op de meest praktische en snelle wijze op gang te brengen en in goede banen te leiden.

**SPO.OP.160 Gebruik van koptelefoons**

Behalve in het geval van luchtballonnen, draagt ieder cockpitbemanningslid dat dienst doet in de cockpit, een koptelefoon met statiefmicrofoon of gelijkwaardig voor communicatie met luchtverkeersdiensten, andere bemanningsleden en taak-specialisten.

**SPO.OP.165 Roken**

De gezagvoerder staat roken aan boord of tijdens het bijtanken of leegpompen van het luchtvaartuig niet toe.

**SPO.OP.170 Meteorologische omstandigheden**

- a) De gezagvoerder begint of vervolgt een vlucht volgens zichtvliegeregels (VFR) alleen als uit de recentste beschikbare meteorologische informatie blijkt dat de weersomstandigheden langs de route en op de geplande bestemming op het verwachte tijdstip van gebruik gelijk zullen zijn aan of beter zullen zijn dan de toepasselijke vluchtuitvoeringsminima voor zichtvliegeregels (VFR).

- b) De gezagvoerder begint of vervolgt een vlucht volgens instrumentvliegregels naar het geplande luchtvaartterrein van bestemming alleen als uit de recentste beschikbare meteorologische informatie blijkt dat de weersomstandigheden op de bestemming of op minstens één uitwijkvluchtterrein van bestemming op het verwachte aankomsttijdstip gelijk zijn aan of beter zijn dan de toepasselijke vluchtuitvoeringsminima voor het luchtvaartterrein.
- c) Als een vlucht bestaat uit segmenten volgens zichtvliegregels (VFR) en segmenten volgens instrumentvliegregels is de onder a) en b) vermelde meteorologische informatie van toepassing, voor zover relevant.

#### **SPO.OP.175 Ijs en andere verontreinigingen — procedures op de grond**

- a) De gezagvoerder mag pas opstijgen wanneer het luchtvaartuig vrij is van elke afzetting welke de prestaties en/of de bestuurbaarheid van het luchtvaartuig negatief zou kunnen beïnvloeden, behalve zoals toegestaan overeenkomstig het vlieghandboek.
- b) Bij vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen stelt de exploitant procedures vast in het geval ijsvrijmaken en ijsbestrijding en bijbehorende inspecties van het luchtvaartuig nodig zijn om de veilige vluchtuitvoering met het luchtvaartuig te waarborgen.

#### **SPO.OP.176 Ijs en andere verontreinigingen — vliegprocedures**

- a) De gezagvoerder mag een vlucht onder verwachte of feitelijke ijsvormingsomstandigheden alleen beginnen of vervolgen als het luchtvaartuig is gecertificeerd en uitgerust om aan zulke omstandigheden het hoofd te bieden, zoals vermeld in punt 2.a.5 van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008.
- b) Als de intensiteit van de ijsvorming sterker is dan die waarvoor het luchtvaartuig is gecertificeerd, of als een luchtvaartuig dat niet is gecertificeerd voor vluchten in bekende ijsvormingsomstandigheden, te maken krijgt met ijsvorming, verlaat de gezagvoerder onverwijld de zone waar de ijsvormingsomstandigheden zich voordoen door een wijziging van het vliegniveau en/of de route en, indien noodzakelijk, door een noodgeval te melden aan de luchtverkeersleiding.
- c) Bij vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen stelt de exploitant procedures op voor vluchten onder verwachte of feitelijke ijsvormingsomstandigheden.

#### **SPO.OP.180 Startomstandigheden — vliegtuigen en helikopters**

Alvorens te starten vergewist de gezagvoerder zich van het volgende:

- a) volgens de beschikbare informatie wordt veilig starten en vertrekken niet verhinderd door het weer op het luchtvaartterrein of de operatielocatie en de toestand van de te gebruiken startbaan of het gebied voor eindnadering en opstijgen; en
- b) er kan worden voldaan aan de toepasselijke vluchtuitvoeringsminima van het luchtvaartterrein.

#### **SPO.OP.181 Startomstandigheden — luchtballonnen**

Alvorens te starten verzekert de gezagvoerder zich ervan dat, volgens de beschikbare informatie, veilig starten en vertrekken niet wordt verhinderd door het weer op de operatielocatie of het luchtvaartterrein.

#### **SPO.OP.185 Simulaties tijdens de vlucht**

Tenzij een taakspecialist aan boord is voor een opleiding, mag de gezagvoerder geen simulaties uitvoeren van:

- a) situaties die de toepassing van abnormale of noodprocedures vereisen; of
- b) vluchten in instrumentweersomstandigheden (IMC).

#### **SPO.OP.190 Brandstofbeheer tijdens de vlucht**

- a) De exploitant van een complex motoraangedreven luchtvaartuig zorgt ervoor dat tijdens de vlucht brandstofcontroles worden uitgevoerd en de brandstofvoorraden worden beheerd.

- b) De gezagvoerder controleert regelmatig of de hoeveelheid bruikbare brandstof die nog voor de vlucht beschikbaar is, niet minder is dan de brandstof die nodig is om naar een luchtvaartterrein of operatielocatie met gunstige weersomstandigheden te vliegen, alsmede de geplande reservebrandstof, zoals vereist bij SPO.OP.130 en SPO.OP.131.

#### **SPO.OP.195 Gebruik van aanvullende zuurstof**

- a) De exploitant zorgt ervoor dat taakspecialisten en bemanningsleden ononderbroken aanvullende zuurstof gebruiken wanneer de cabinedrukhoogte gedurende meer dan 30 minuten 10 000 voet overschrijdt en telkens wanneer de cabinedrukhoogte 13 000 voet overschrijdt, tenzij de bevoegde autoriteit anders bepaalt, en in overeenstemming met de standaardvluchtuitvoeringsprocedures.
- b) Onverminderd het bepaalde onder a) en met uitzondering van parachutenvluchten zijn bij andere dan complexe vliegtuigen en helikopters korte uitwijkingen van vastgelegde duur boven 13 000 voet zonder gebruik van aanvullende zuurstof toegestaan, mits de bevoegde autoriteit vooraf goedkeuring heeft verleend op basis van de volgende criteria:
1. de uitwijking boven 13 000 voet duurt niet langer dan 10 minuten of, als een langere duur vereist is, de tijd die strikt noodzakelijk is voor het uitvoeren van de gespecialiseerde taak;
  2. de vluchthoogte bedraagt niet meer dan 16 000 voet;
  3. de veiligheidsvoorlichting overeenkomstig SPO.OP.135 bevat adequate informatie voor de bemanningsleden en taakspecialisten over de gevolgen van zuurstofgebrek;
  4. in de standaardvluchtuitvoeringsprocedures voor de betreffende vluchtuitvoering komen 1, 2 en 3 tot uitdrukking;
  5. de eerdere opgedane ervaring van de exploitant met vluchtuitvoeringen boven 13 000 voet zonder gebruik van aanvullende zuurstof;
  6. de persoonlijke ervaring van de bemanningsleden en taakspecialisten en hun fysiologische aanpassing aan grote hoogten; en
  7. de hoogte van de basis waar de exploitant is gevestigd of waarvandaan de vluchtuitvoeringen worden uitgevoerd.

#### **SPO.OP.200 Grondnaderingsmelding**

- a) Wanneer door een lid van de cockpitbemanning of door een grondnaderingswaarschuwingssysteem (GPWS) wordt gemeld dat het luchtvaartuig de grond te dicht nadert, treedt de besturende piloot onmiddellijk corrigerend op teneinde veilige vluchtomstandigheden te bewerkstelligen.
- b) Het grondnaderingswaarschuwingssysteem mag worden uitgeschakeld tijdens gespecialiseerde taken waarbij het luchtvaartuig onder de activeringsdrempel van het systeem dient te vliegen.

#### **SPO.OP.205 Boordinstallatie ter voorkoming van botsingen (ACAS)**

- a) De exploitant stelt vluchtuitvoeringsprocedures en opleidingsprogramma's op wanneer ACAS geïnstalleerd en gebruiksklaar is. Wanneer gebruik wordt gemaakt van ACAS II, moeten deze procedures en opleiding in overeenstemming zijn met Verordening (EU) nr. 1332/2011.
- b) Het ACAS mag worden uitgeschakeld tijdens gespecialiseerde taken waarbij de luchtvaartuigen dicht bij elkaar vliegen dan de activeringsdrempel van het ACAS.

#### **SPO.OP.210 Naderings- en landingsprocedures — vliegtuigen en helikopters**

Alvorens een nadering voor de landing in te zetten, vergewist de gezagvoerder zich ervan dat, volgens ter beschikking staande informatie, het weer op het luchtvaartterrein of de operatielocatie en de toestand van de te gebruiken landingsbaan of het gebied voor eindnadering en opstijgen (FATO) een veilige nadering, landing of afgebroken nadering niet verhinderen.

**SPO.OP.215 Begin en voortzetting van de nadering — vliegtuigen en helikopters**

- a) De gezagvoerder mag, ongeacht de meegedeelde zichtbare baanlengte (RVR)/het meegedeelde zicht, een instrumentnadering inzetten.
- b) Indien het meegedeelde RVR/zicht lager is dan het toepasselijke minimum, wordt de nadering niet voortgezet:
  - 1. onder 1 000 voet boven het luchtvaartterrein; of
  - 2. in het eindnaderingssegment bij een beslissingshoogte (DA/H) of minimumdalingshoogte (MDA/H) boven het luchtvaartterrein van meer dan 1 000 voet.
- c) Wanneer de zichtbare baanlengte niet beschikbaar is, mogen de waarden voor de zichtbare baanlengte worden afgeleid door omzetting van het meegedeelde zicht.
- d) Indien de meegedeelde zichtbare baanlengte/het meegedeelde zicht na het overschrijden van 1 000 voet boven het luchtvaartterrein beneden het toepasselijke minimum daalt, mag de nadering worden voortgezet tot de beslissingshoogte of de minimumdalingshoogte.
- e) De nadering mag beneden de beslissingshoogte of de minimumdalingshoogte worden voortgezet en de landing mag worden voltooid mits de visuele referentiepunten die passen bij het type nadering en bij de geplande baan, op de beslissingshoogte of de minimumdalingshoogte waarneembaar zijn en blijven.
- f) Het baanzicht (RVR) van de landingsmat (touchdown zone) blijft altijd bepalend.

**SPO.OP.225 Vluchtuitvoeringsbeperkingen — heteluchtballonnen**

- a) Een heteluchtballon mag „s nachts niet landen, behalve in noodsituaties.
- b) Een heteluchtballon mag „s nachts opstijgen als er voldoende brandstof aan boord is voor een landing overdag.

**SPO.OP.230 Standaardvluchtuitvoeringsprocedures**

- a) Alvorens een gespecialiseerde vluchtuitvoering te beginnen, moet de exploitant een risicoanalyse uitvoeren waarbij hij de complexiteit van de activiteit beoordeelt. Op basis daarvan bepaalt hij de gevaren en bijbehorende risico's die aan de vluchtuitvoering verbonden zijn en neemt hij risicobeperkende maatregelen.
- b) Aan de hand van de risicoanalyse stelt de exploitant standaardvluchtuitvoeringsprocedures op voor de gespecialiseerde vluchtuitvoering en het gebruikte vliegtuig. Daarbij houdt hij rekening met de eisen van subdeel E. De standaardvluchtuitvoeringsprocedures worden periodiek herzien en bijgewerkt, naar gelang dit wenselijk is.
- c) De exploitant ziet erop toe dat bij gespecialiseerde vluchtuitvoeringen de standaardprocedures voor vluchtuitvoering worden nageleefd.

## SUBDEEL C

**PRESTATIES VAN LUCHTVAARTUIGEN EN VLUCHTUITVOERINGSBEPERKINGEN****SPO.POL.100 Vluchtuitvoeringsbeperkingen — alle luchtvaartuigen**

- a) Tijdens elke fase van de vluchtuitvoering blijven de belading, de massa en, met uitzondering van luchtballonnen, het zwaartepunt van het luchtvaartuig binnen de grenzen die in het vlieghandboek of een gelijkwaardig document zijn vermeld.
- b) Opschriften, lijsten, instrumentmarkeringen of combinaties daarvan waarop de in het vlieghandboek voorgeschreven beperkingen voor vluchtuitvoering visueel zijn gepresenteerd, moeten zichtbaar aanwezig zijn in het luchtvaartuig.

**SPO.POL.105 Massa en zwaartepunt**

- a) De exploitant ziet erop toe dat de massa en, met uitzondering van luchtballonnen, het zwaartepunt van het luchtvaartuig zijn bepaald door een effectieve weging vóór de eerste ingebruikname. De gezamenlijke effecten van modificaties en reparaties op de massa en het zwaartepunt dienen in rekening te worden gebracht en goed te worden gedocumenteerd. Deze informatie wordt ter beschikking van de gezagvoerder gesteld. Luchtvaartuigen worden opnieuw gewogen indien de invloed van modificaties op de massa en het zwaartepunt niet nauwkeurig gekend is.
- b) De weging gebeurt:
1. bij vliegtuigen en helikopters door de fabrikant of door een erkende onderhoudsorganisatie; en
  2. bij zweefvliegtuigen en luchtballonnen door de fabrikant of overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2042/2003, zoals van toepassing.

**SPO.POL.110 Systeem voor de bepaling van massa en zwaartepunt — commerciële vluchtuitvoeringen met vliegtuigen en helikopters en niet-commerciële vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen**

- a) De exploitant stelt een systeem vast voor de bepaling van massa en zwaartepunt vóór elke vlucht of reeks vluchten:
1. de droge vliegmassa van het luchtvaartuig;
  2. de massa van de verkeerslading;
  3. de massa van de brandstoflading;
  4. de lading en de verdeling daarvan;
  5. de startmassa, de landingsmassa en de massa zonder brandstof; en
  6. de van toepassing zijnde locaties van het zwaartepunt.
- b) De cockpitbemanning krijgt een hulpmiddel waarmee zij massa- en zwaartepuntbepalingen op basis van elektronische berekeningen kan repliceren en verifiëren.
- c) De exploitant stelt procedures op om de gezagvoerder in staat te stellen de massa van de brandstoflading te bepalen op basis van de werkelijke soortelijke massa of, indien deze niet bekend is, de soortelijke massa die is berekend volgens een in het vluchthandboek vermelde methode.
- d) De gezagvoerder ziet erop toe dat:
1. het luchtvaartuig onder toezicht van gekwalificeerd personeel wordt geladen; en
  2. de verkeerslading in overeenstemming is met de gegevens die voor het berekenen van de massa en het zwaartepunt van het luchtvaartuig zijn gebruikt.
- e) De exploitant vermeldt in het vluchthandboek de beginselen en methoden van het systeem voor het laden van het luchtvaartuig en voor het bepalen van de massa en het zwaartepunt, teneinde te voldoen aan de eisen onder a) tot en met d). Dit systeem dient alle voorgenomen vluchtsoorten te omvatten.



**SPO.POL.115 Massa- en zwaartepuntgegevens en -documentatie — commerciële vluchtuitvoeringen met vliegtuigen en helikopters en niet-commerciële vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen**

a) Vóór aanvang van elke vlucht of reeks vluchten stelt de exploitant massa- en zwaartepuntgegevens vast en stelt hij massa- en zwaartepuntdocumentatie op, met vermelding van de lading en de verdeling ervan, op zodanige wijze dat de beperkingen van het luchtvaartuig inzake massa en zwaartepunt niet worden overschreden. De massa- en zwaartepuntdocumentatie dient de volgende informatie te bevatten:

1. de inschrijvingsgegevens van het luchtvaartuig en het luchtvaartuigtype;
2. het identificatienummer en de datum van de vlucht, zoals van toepassing;
3. de naam van de gezagvoerder;
4. de naam van de persoon die het document heeft opgesteld;
5. de droge vliegmassa en het bijbehorende zwaartepunt van het luchtvaartuig;
6. de massa van de brandstof bij de start en de massa van de brandstof voor de vlucht;
7. de massa van andere verbruiksstoffen dan brandstof, indien van toepassing;
8. de componenten van de lading;
9. de startmassa, de landingsmassa en de massa zonder brandstof;
10. de van toepassing zijnde zwaartepuntlocaties; en
11. de grenswaarden van massa en zwaartepuntlocatie.

b) Indien de massa- en zwaartepuntdocumentatie door een geautomatiseerd massa- en zwaartepuntsysteem wordt gegenereerd, dient de exploitant de juistheid van de verkregen gegevens te verifiëren.

**SPO.POL.116 Massa- en zwaartepuntgegevens en -documentatie — afwijkingen**

Onverminderd SPO.POL.115, onder a), punt 5, heeft de locatie van het zwaartepunt niet noodzakelijkerwijs in de massa- en zwaartepuntdocumentatie te worden vermeld als de verdeling van de lading in overeenstemming is met een voorberekende balans tabel of als kan worden aangetoond dat voor de geplande vluchtuitvoeringen een correcte balans kan worden gewaarborgd, ongeacht de werkelijke lading.

**SPO.POL.120 Prestaties — algemeen**

De gezagvoerder voert alleen vluchten uit met het luchtvaartuig als de prestaties volstaan om te voldoen aan de toepasselijke voorschriften voor luchtruimgebruik en alle andere beperkingen die van toepassing zijn op de vlucht, het luchtruim of de gebruikte luchtvaartterreinen of operatielocaties, rekening houdende met de nauwkeurigheid van de gebruikte kaarten.

**SPO.POL.125 Beperkingen van de startmassa — complexe motoraangedreven vliegtuigen**

De exploitant ziet erop toe dat:

- a) de massa van het vliegtuig bij het begin van de start niet hoger is dan de massabeperkingen:
1. bij de start, zoals vereist bij SPO.POL.130;
  2. en route met één uitgevallen motor, zoals vereist bij SPO.POL.135; en

3. bij het landen, zoals vereist bij SPO.POL.140,

rekening houdende met de verwachte afname van de massa tijdens de vlucht en met het lozen van brandstof;

- b) de massa bij het begin van de start nooit hoger is dan de in het vlieghandboek vastgelegde maximale startmassa voor de drukhoogte die overeenstemt met de hoogte van het luchtvaartterrein of de operatielocatie en enige andere lokale atmosferische omstandigheid, indien deze wordt gebruikt om de maximale startmassa te bepalen; en
- c) de geraamde massa voor het verwachte tijdstip van landing op het luchtvaartterrein of de operatielocatie van bestemming en op alle uitwijkvluchtvaartterreinen van bestemming nooit hoger is dan de in het vlieghandboek vastgelegde maximale landingsmassa voor de drukhoogte die overeenstemt met de hoogte van die luchtvaartterreinen of operatielocaties en enige andere lokale atmosferische omstandigheid, indien deze wordt gebruikt om de maximale landingsmassa te bepalen;

#### **SPO.POL.130 Start — complexe motoraangedreven vliegtuigen**

a) Bij het bepalen van de maximale startmassa dient de gezagvoerder rekening te houden met het volgende:

- 1. de berekende aanlooptlengte mag niet groter zijn dan de beschikbare aanlooptlengte, waarbij de vrijstrook niet meer mag bedragen dan de helft van de beschikbare aanlooptlengte;
- 2. de berekende aanlooptlengte is niet langer dan de beschikbare aanlooptlengte;
- 3. voor de afgebroken en voortgezette start wordt één waarde voor V1 gebruikt, waarbij V1 gespecificeerd is in het vlieghandboek; en
- 4. op een natte of verontreinigde baan is de startmassa niet groter dan die welke is toegestaan voor de start op een droge baan onder dezelfde omstandigheden.

b) Behalve in het geval van vliegtuigen met schroefturbinemotoren en een maximale startmassa die niet groter is dan 5 700 kg, ziet de gezagvoerder erop toe dat het vliegtuig bij het uitvallen van een motor tijdens de start in staat is:

- 1. de start af te breken en te stoppen binnen de beschikbare start-stoptlengte; of
- 2. de start voort te zetten en alle obstakels langs het vliegp pad met een voldoende marge te vermijden tot het vliegtuig zich in een positie bevindt waarin het kan voldoen aan SPO.POL.135.

#### **SPO.POL.135 En route — één uitgevallen motor — complexe motoraangedreven vliegtuigen**

De gezagvoerder zorgt ervoor dat, in het geval één motor van een meermotorig vliegtuig uitvalt op een punt langs de route, het vliegtuig de vlucht kan voortzetten naar een geschikt luchtvaartterrein of een geschikte operatielocatie zonder onder de minimale hindernisvrije hoogte te dalen.

#### **SPO.POL.140 Landing — complexe motoraangedreven vliegtuigen**

De gezagvoerder ziet erop toe dat het vliegtuig, na alle hindernissen in het naderingsvliegp pad met een veilige marge te hebben vermeden, in staat is te landen en te stoppen of, in het geval van een watervliegtuig, een voldoende lage snelheid te bereiken binnen de beschikbare landingsafstand op om het even welk luchtvaartterrein of operatielocatie. Er wordt rekening gehouden met verwachte variaties in de naderings- en landingstechnieken, indien dit niet gebeurd is bij de vastlegging van de prestatiegegevens.

#### **SPO.POL.145 Prestaties en vluchtuitvoeringscriteria — vliegtuigen**

Voor vluchtuitvoeringen op een hoogte van minder dan 150 m (500 voet) boven dunbevolkt gebied waarbij het vliegtuig geen horizontale vlucht kan aanhouden als de kritieke motor uitvalt, moet de exploitant:

a) vluchtuitvoeringsprocedures opstellen om de gevolgen van motoruitval tot een minimum te beperken;

- b) een opleidingsprogramma voor bemanningsleden opstellen; en
- c) ervoor zorgen dat alle bemanningsleden en taakspecialisten aan boord bekend zijn met de procedures voor noodlandingen.

**SPO.POL.146 Prestaties en vluchtuitvoeringscriteria — helikopters**

- a) De gezagvoerder mag met een luchtvaartuig boven dichtbevolkte gebieden vliegen, mits:
  - 1. de helikopter is gecertificeerd in categorie A of B; en
  - 2. veiligheidsmaatregelen zijn opgesteld om te voorkomen dat personen of goederen op de grond nodeloos gevaar lopen en de vluchtuitvoering en de bijbehorende standaardvluchtuitvoeringsprocedures zijn goedgekeurd.
- b) De exploitant moet:
  - 1. vluchtuitvoeringsprocedures opstellen om de gevolgen van motoruitval tot een minimum te beperken;
  - 2. een opleidingsprogramma voor bemanningsleden opstellen; en
  - 3. ervoor zorgen dat alle bemanningsleden en taakspecialisten aan boord bekend zijn met de procedures voor noodlandingen.
- c) De exploitant ziet erop toe dat de massa bij de start, de landing of een standvlucht niet groter is dan:
  - 1. de vastgestelde maximale massa voor een standvlucht buiten grondeffect met alle motoren werkend op passend vermogen; of
  - 2. indien de vluchtomstandigheden zodanig zijn dat een standvlucht buiten grondeffect waarschijnlijk niet zal worden uitgevoerd, de vastgestelde maximale massa voor een standvlucht in grondeffect met alle motoren werkend op passend vermogen, mits de omstandigheden een standvlucht in grondeffect bij de vastgestelde maximale massa mogelijk maken.

SUBDEEL D

**INSTRUMENTEN, GEGEVENS EN UITRUSTING**

SECTIE 1

**Vliegtuigen**

**SPO.IDE.A.100 Instrumenten en uitrusting — algemeen**

- a) De volgens dit deel vereiste instrumenten en uitrusting worden goedgekeurd overeenkomstig de toepasselijke luchtwaardigheidseisen, voor zover ze:
  - 1. door de cockpitbemanning worden gebruikt om het vliegpad te controleren;
  - 2. worden gebruikt om te voldoen aan SPO.IDE.A.215;
  - 3. worden gebruikt om te voldoen aan SPO.IDE.A.220; of
  - 4. in het vliegtuig zijn geïnstalleerd.
- b) Voor de volgende uitrusting, voor zover die bij dit subdeel is vereist, is geen goedkeuring nodig:
  - 1. reservezekeringen;

2. onafhankelijk werkende draagbare lampen;
  3. een nauwkeurig uurwerk;
  4. een kaarthouder;
  5. verbandtrommels;
  6. overlevings- en noodsignaalapparatuur; en
  7. zeeankers en uitrusting voor het aanmeren.
- c) Voor instrumenten en uitrusting die bij dit subdeel niet worden vereist en alle andere uitrusting die niet bij andere toepasselijke bijlagen is vereist, maar die wel op een vlucht wordt meegenomen, geldt het volgende:
1. de informatie die door deze instrumenten, uitrusting of accessoires wordt verstrekt, mag door de cockpitbemanning niet worden gebruikt om te voldoen aan bijlage I bij Verordening (EG) nr. 216/2008 of SPO.IDE.A.215 en SPO.IDE.A.220;
  2. de instrumenten en uitrusting mogen geen nadelige invloed hebben op de luchtwaardigheid van het vliegtuig, ook niet bij uitval of storingen.
- d) De instrumenten en uitrusting moeten gemakkelijk bedienbaar of bereikbaar zijn vanaf de post van het cockpitbemanningslid dat die instrumenten of uitrusting moet gebruiken.
- e) Instrumenten die door een willekeurig lid van de cockpitbemanning worden gebruikt, zijn zo opgesteld dat die persoon de aanwijzingen vlot vanaf zijn/haar post kan zien en daarbij zo weinig mogelijk hoeft af te wijken van de houding en kijkrichting die hij/zij normaal inneemt als hij/zij voorwaarts langs het vliegp pad kijkt.
- f) Alle vereiste nooduitrusting moet gemakkelijk bereikbaar zijn voor direct gebruik.

#### **SPO.IDE.A.105 Minimumuitrusting voor de vlucht**

Aan een vlucht mag niet worden begonnen wanneer een van de voor de voorgenomen vlucht vereiste instrumenten, apparaten of functies van het vliegtuig niet werkt of ontbreekt, tenzij:

- a) het vliegtuig wordt geëxploiteerd overeenkomstig de minimumuitrustingslijst (MEL), voor zover die is opgesteld;
- b) bij complexe motoraangedreven vliegtuigen en bij alle voor commerciële vluchtuitvoeringen gebruikte vliegtuigen, de exploitant van de bevoegde autoriteit toestemming krijgt om het vliegtuig te exploiteren binnen de beperkingen van de basisminimumuitrustingslijst (MMEL); of
- c) voor het vliegtuig een vliegvergunning is afgegeven overeenkomstig de toepasselijke luchtwaardigheidsvoorschriften.

#### **SPO.IDE.A.110 Elektrische reservezekeringen**

Vliegtuigen worden uitgerust met elektrische reservezekeringen, met de grenswaarden die vereist zijn voor volledige circuitbescherming, voor de vervanging van zekeringen die tijdens de vlucht mogen worden vervangen.

#### **SPO.IDE.A.115 Lichten**

Vliegtuigen waarmee nachtvluchten worden uitgevoerd, zijn uitgerust met:

- a) een antibotsingsverlichtingssysteem;
- b) navigatie-/positielichten;

- c) een landingslicht;
- d) door het elektrische systeem van het vliegtuig gevoede verlichting die zorgt voor een afdoende verlichting van alle instrumenten en apparatuur die essentieel zijn voor het veilige gebruik van het vliegtuig;
- e) door het elektrische systeem van het vliegtuig gevoede verlichting die zorgt voor verlichting in alle cabinecompartimenten;
- f) een onafhankelijk werkende draagbare lamp voor elke bemanningspost; en
- g) de verlichting die nodig is om te voldoen aan internationale voorschriften ter voorkoming van botsingen op zee in geval van watervliegtuigen.

**SPO.IDE.A.120 VFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur**

- a) Vliegtuigen waarmee VFR-vluchten overdag worden uitgevoerd, worden uitgerust met een middel om het volgende weer te geven:
  - 1. de magnetische koers;
  - 2. de tijd in uren, minuten en seconden;
  - 3. de drukhoogte;
  - 4. de aangegeven vliegsnelheid;
  - 5. het Machgetal indien de snelheidsbeperkingen worden uitgedrukt in Mach; en
  - 6. voor complexe motoraangedreven vliegtuigen, de slip.
- b) Vliegtuigen waarmee „s nachts vluchten bij zichtweersomstandigheden (VMC) worden uitgevoerd, worden naast het bepaalde onder a) uitgerust met:
  - 1. een middel om het volgende te meten en weer te geven:
    - i) de bocht en slip;
    - ii) de vlieghouding;
    - iii) de verticale snelheid; en
    - iv) de gestabiliseerde richting;
  - 2. een middel om aan te geven dat de stroomvoorziening naar de vlieginstrumenten onvoldoende is.
- c) Complexe motoraangedreven vliegtuigen waarmee vluchten worden uitgevoerd bij zichtweersomstandigheden (VMC) boven water en zonder dat er land in zicht is, zijn, naast het bepaalde onder a) en b), uitgerust met een middel om storingen in de luchtsnelheidsmeter door condensatie of ijsvorming te voorkomen.
- d) Vliegtuigen waarmee vluchten worden uitgevoerd waarbij het gewenste vliegpad van het vliegtuig niet kan worden behouden zonder verwijzing naar een of meer aanvullende instrumenten, worden, naast het bepaalde onder a) en b), uitgerust met een middel om storingen door condensatie of ijsvorming te voorkomen in de krachtens a), punt 4, vereiste luchtsnelheidsmeter.

e) Wanneer voor de vluchtuitvoering twee piloten vereist zijn, zijn vliegtuigen uitgerust met een aparte, aanvullende inrichting die het volgende weergeeft:

1. de drukhoogte;
2. de aangegeven vliegsnelheid;
3. de slip, of de bocht en slip, naar gelang van toepassing;
4. de vlieghouding, indien van toepassing,
5. de verticale snelheid, indien van toepassing,
6. de gestabiliseerde koers, indien van toepassing; en
7. het Machgetal, indien de snelheidsbeperkingen worden uitgedrukt in Mach, indien van toepassing.

**SPO.IDE.H.125 IFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur**

Vliegtuigen waarmee IFR-vluchten worden uitgevoerd, zijn uitgerust met:

a) een middel om het volgende te meten en weer te geven:

1. de magnetische koers;
2. de tijd in uren, minuten en seconden;
3. de drukhoogte;
4. de aangegeven vliegsnelheid;
5. de verticale snelheid;
6. de bocht en slip;
7. de vlieghouding;
8. de gestabiliseerde koers;
9. de buitentemperatuur; en
10. het Machgetal indien de snelheidsbeperkingen worden uitgedrukt in Mach;

b) een middel om aan te geven dat de stroomvoorziening naar de vlieginstrumenten onvoldoende is;

c) wanneer voor de vluchtuitvoering twee piloten vereist zijn, een aparte, aanvullende inrichting voor de tweede piloot, die het volgende weergeeft:

1. de drukhoogte;
2. de aangegeven vliegsnelheid;
3. de verticale snelheid;

4. de bocht en slip;
  5. de vlieghouding;
  6. de gestabiliseerde koers; en
  7. het Machgetal, indien de snelheidsbeperkingen worden uitgedrukt in Mach, voor zover van toepassing;
- d) een middel om storingen door condensatie of ijsvorming te voorkomen in de krachtens a), punt 4, en c), punt 2, vereiste luchtsnelheidsmeter; en
- e) Complexe motoraangedreven vliegtuigen waarmee IFR-vluchten worden uitgevoerd, zijn, naast het bepaalde onder a), b), c) en d) uitgerust met:
1. een alternatieve bron voor de statische druk;
  2. een kaarthouder die zo is opgesteld dat de kaart gemakkelijk leesbaar is en die tijdens nachtvluchten kan worden verlicht;
  3. een tweede onafhankelijk instrument om de hoogte te meten en weer te geven, tenzij dit al is geïnstalleerd om te voldoen aan het bepaalde onder e), punt 1; en
  4. een noodstroomvoorziening die onafhankelijk is van het normale elektriciteitsvoorzieningssysteem en waarmee het systeem voor de vlieghoudingsweergave minstens 30 minuten kan worden gevoed en verlicht. De noodstroomvoorziening treedt automatisch in werking als de normale elektriciteitsvoorziening volledig uitvalt; op de vlieghoudingsweergave wordt duidelijk aangegeven dat het instrument op noodstroom werkt.

#### **SPO.IDE.A.126 Aanvullende uitrusting voor de uitvoering van IFR-vluchten met één piloot**

Complexe motoraangedreven vliegtuigen waarmee IFR-vluchten worden uitgevoerd met één piloot, zijn uitgerust met een automatische piloot die ten minste een vaste hoogte en koers kan aanhouden.

#### **SPO.IDE.A.130 Terreinvermijdings- en waarschuwingssysteem (TAWS)**

Vliegtuigen met schroefturbinemotoren met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 5 700 kg of een maximale passagiersconfiguratie van meer dan negen personen worden uitgerust met een TAWS dat voldoet aan de eisen voor:

- a) klasse A-uitrusting, als vermeld in een aanvaardbare norm, in het geval van vliegtuigen waarvoor het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven na 1 januari 2011; of
- b) klasse B-uitrusting, als vermeld in een aanvaardbare norm, in het geval van vliegtuigen waarvoor het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven op of vóór 1 januari 2011.

#### **SPO.IDE.A.131 Boordinstallatie ter voorkoming van botsingen (Airborne Collision Avoidance System, ACAS II)**

Tenzij anders bepaald in Verordening (EU) nr. 1332/2011, worden vliegtuigen met schroefturbinemotoren met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 5 700 kg uitgerust met ACAS II.

#### **SPO.IDE.A.132 Weerradarapparatuur aan boord — complexe motoraangedreven vliegtuigen**

De volgende vliegtuigen worden uitgerust met weerradarapparatuur aan boord wanneer ze „s nachts of onder instrumentweersomstandigheden (IMC) worden gebruikt in gebieden waar zich naar verwachting langs de route onweersbuien of andere potentieel gevaarlijke, binnen de detectieresolutiegrenzen van de boordweerradar vallende weersomstandigheden kunnen voordoen:

- a) vliegtuigen met een drukcabine;

- b) vliegtuigen zonder drukcabine met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 5 700 kg.

**SPO.IDE.A.133 Aanvullende uitrusting voor nachtvluchten bij mogelijke ijsvorming — complexe motoraangedreven vliegtuigen**

- a) Vliegtuigen die worden gebruikt onder verwachte of daadwerkelijke ijsvormingsomstandigheden bij nacht, worden uitgerust met een lichtinstallatie of andere voorziening om de ijsvorming waar te nemen.
- b) De te gebruiken lichtinstallatie mag geen schittering of weerspiegeling veroorzaken die bemanningsleden zou kunnen hinderen bij de uitvoering van hun taken.

**SPO.IDE.A.135 Intercomsysteem voor de cockpitbemanning**

Vliegtuigen die worden bestuurd door een cockpitbemanning van meer dan één persoon, worden uitgerust met een intercomsysteem voor de cockpitbemanning, met inbegrip van koptelefoons en microfoons voor gebruik door alle cockpitbemanningsleden.

**SPO.IDE.A.140 Cockpitgeluidsrecorder**

- a) De volgende vliegtuigen worden uitgerust met een cockpitgeluidsrecorder:
1. vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 27 000 kg en waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2016; en
  2. vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 2 250 kg;
    - i) die gecertificeerd zijn voor vluchtuitvoering met een minimumbemanning van ten minste twee piloten;
    - ii) die zijn uitgerust met een of meer straalturbinemotoren of met meer dan één schroefturbinemotor; en
    - iii) waarvoor een typecertificaat voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2016.
- b) Met deze cockpitgeluidsrecorder kunnen minstens de opnames van de laatste 2 uur worden bewaard.
- c) De cockpitgeluidsrecorder maakt opnames met tijdsaanduiding van:
1. mondelinge radioberichten die vanuit de cockpit worden verzonden of in de cockpit worden ontvangen;
  2. de mondelinge communicatie tussen leden van de cockpitbemanning in de cockpit via het intercomsysteem en de omroepinstallatie van het vliegtuig, indien geïnstalleerd;
  3. de auditieve omgeving van de cockpit, met inbegrip van een ononderbroken opname van de geluidssignalen die worden ontvangen van elke in gebruik zijnde, aan een galg of statief bevestigde of in een masker gemonteerde microfoon; en
  4. de stem- of geluidssignalen ter identificatie van navigatie- of naderingshulpmiddelen die naar een koptelefoon of luidspreker worden doorgeleid.
- d) De cockpitgeluidsrecorder begint met opnemen vóór het vliegtuig zich op eigen kracht voortbeweegt en gaat door met opnemen tot de vlucht is beëindigd en het vliegtuig zich niet langer op eigen kracht kan voortbewegen.
- e) Bovendien begint de cockpitgeluidsrecorder, naast het bepaalde onder d), voor zover de stroomvoorziening dat mogelijk maakt, zo vroeg mogelijk met opnemen tijdens de cockpitcontroles vóór het starten van de motor bij het begin van de vlucht tot aan de cockpitcontroles onmiddellijk na het uitschakelen van de motor aan het einde van de vlucht.
- f) De cockpitgeluidsrecorder is voorzien van een hulpmiddel dat het mogelijk maakt om het apparaat in water op te sporen.



**SPO.IDE.A.145 Vluchtgegevensrecorder**

- a) Vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 5 700 kg en waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2016, worden uitgerust met een vluchtgegevensrecorder die gegevens digitaal opneemt en opslaat en waarmee die gegevens gemakkelijk en snel uit het opslagmedium kunnen worden opgevraagd.
- b) De vluchtgegevensrecorder neemt de parameters op die vereist zijn om het vliegpad, de snelheid, de vlieghouding, het motorvermogen, de configuratie en de exploitatie van het vliegtuig accuraat te bepalen en kan minstens de in de voorgaande 25 uur opgenomen gegevens bewaren.
- c) De gegevens worden verkregen uit bronnen in het vliegtuig die nauwkeurige correlatie met de aan de cockpitbemanning getoonde informatie mogelijk maken.
- d) De vluchtgegevensrecorder begint automatisch met opnemen vóór het vliegtuig zich op eigen kracht kan voortbewegen en stopt automatisch met opnemen wanneer het vliegtuig zich niet langer op eigen kracht kan voortbewegen.
- e) De vluchtgegevensrecorder is voorzien van een hulpmiddel dat het mogelijk maakt om het apparaat in water op te sporen.

**SPO.IDE.A.150 Datalinkrecorder**

- a) Vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2016 en die over datalinkcommunicatiemogelijkheden beschikken en verplicht zijn uitgerust met een cockpitgeluidsrecorder, leggen de volgende opnames vast op een recorder, indien van toepassing:
  1. datalinkberichten in het kader van de communicatie tussen luchtverkeersdiensten en het vliegtuig, met inbegrip van berichten die betrekking hebben op de volgende toepassingen:
    - i) initiëring van de datalink;
    - ii) de communicatie tussen de verkeersleider en de piloot;
    - iii) gericht toezicht;
    - iv) vluchtinformatie;
    - v) voor zover mogelijk, gegeven de architectuur van het systeem, signalen om het luchtvaartuig te volgen;
    - vi) voor zover mogelijk, gegeven de architectuur van het systeem, operationele controlegegevens van het luchtvaartuig; en
    - vii) voor zover mogelijk, gegeven de architectuur van het systeem, grafische voorstellingen;
  2. informatie die een correlatie mogelijk maakt met geassocieerde gegevens die gerelateerd zijn aan datalinkcommunicatie en apart van het vliegtuig worden opgeslagen; en
  3. informatie over de tijd en de prioriteit van datalinkberichten, rekening houdend met de architectuur van het systeem.
- b) De recorder maakt gebruik van een digitale methode voor het opnemen en opslaan van gegevens en informatie en een methode waarmee die gegevens gemakkelijk en snel kunnen worden opgevraagd. De opnamemethode moet zodanig zijn dat gegevens kunnen worden gekoppeld aan op de grond vastgelegde gegevens.
- c) De recorder kan gegevens bewaren gedurende ten minste dezelfde tijd als die welke in SPO.IDE.A.140 is vastgesteld voor de cockpitgeluidsrecorder.
- d) De recorder is voorzien van een hulpmiddel dat het mogelijk maakt om het apparaat in water op te sporen.

- e) De eisen die van toepassing zijn op de start- en stoplogica van de recorder zijn dezelfde als de in SPO.IDE.A.140, onder d) en e), vermelde eisen voor de start- en stoplogica van de cockpitgeluidsrecorder.

#### **SPO.IDE.A.155 Gecombineerde vluchtgegevens- en cockpitgeluidsrecorder**

Aan de voorschriften met betrekking tot de cockpitgeluidsrecorder en de vluchtgegevensrecorder kan worden voldaan door middel van:

- a) een gecombineerde vluchtgegevens- en cockpitgeluidsrecorder in geval van vliegtuigen die verplicht met een cockpitgeluidsrecorder of een vluchtgegevensrecorder zijn uitgerust; of
- b) twee gecombineerde vluchtgegevens- en cockpitgeluidsrecorders in geval van vliegtuigen die verplicht met een cockpitgeluidsrecorder en een vluchtgegevensrecorder zijn uitgerust.

#### **SPO.IDE.A.160 Zitplaatsen, veiligheidsgordels en bevestigingssystemen**

Vliegtuigen worden uitgerust met:

- a) een stoel of post voor elk bemanningslid en elke taakspecialist aan boord;
- b) een veiligheidsgordel voor elke stoel en een bevestigingssysteem voor elke post;
- c) voor andere dan complexe motoraangedreven vliegtuigen, een veiligheidsgordel met een schouderstelsel en een eenpuntsontkoppelingmechanisme voor elke cockpitbemanningstoel.
- d) voor complexe motoraangedreven vliegtuigen, een veiligheidsgordel met een schouderstelsel dat is voorzien van een eenpuntsontkoppelingmechanisme en een mechanisme dat het bovenlichaam van de inzittende automatisch tegenhoudt in geval van snelle vaartvermindering:
1. voor elke cockpitbemanningstoel en voor elke stoel naast een pilootstoel; en
  2. voor elke waarnemersstoel in de cockpit.

#### **SPO.IDE.A.165 Verbandtrommels voor eerste hulp bij ongevallen**

- a) Vliegtuigen worden uitgerust met verbandtrommels voor eerste hulp bij ongelukken.
- b) De verbandtrommel moet:
1. gemakkelijk en snel bereikbaar zijn voor gebruik; en
  2. na gebruik worden aangevuld.

#### **SPO.IDE.A.170 Aanvullende ademhalingszuurstof — vliegtuigen met drukcabine**

- a) Vliegtuigen met drukcabine waarmee vluchten worden uitgevoerd op een hoogte die zuurstofvoorziening vereist overeenkomstig het bepaalde onder b), worden uitgerust met zuurstofapparatuur waarmee de vereiste zuurstofvoorziening kunnen worden opgeslagen en toegediend.
- b) Vliegtuigen met drukcabine waarmee vluchten worden uitgevoerd boven een hoogte waarbij de drukhoogte in de cabinecompartimenten meer dan 10 000 voet bedraagt, voeren ten minste voldoende ademhalingszuurstof mee voor alle bemanningsleden en taakspecialisten:
1. voor perioden waarin de cabinedrukhoogte meer is dan 15 000 voet, maar in geen enkel geval minder dan 10 minuten aan voorraad;
  2. voor perioden waarin, bij drukverlies en rekening houdende met de omstandigheden van de vlucht, de drukhoogte in de cockpit en het cabinecompartiment tussen 14 000 voet en 15 000 voet bedraagt;

3. voor perioden van meer dan 30 minuten wanneer de drukhoogte in de cockpit en het cabinecompartment tussen 10 000 voet en 14 000 voet bedraagt; en
  4. gedurende minstens 10 minuten, in het geval van vliegtuigen waarmee vluchten worden uitgevoerd op drukhoogten boven 25 000 voet, of onder die drukhoogte maar in omstandigheden die het onmogelijk maken veilig binnen 4 minuten te dalen tot een drukhoogte van 13 000 voet.
- c) Vliegtuigen met drukcabine waarmee vluchten op een hoogte van meer dan 25 000 voet worden uitgevoerd, worden bovendien uitgerust met:
1. een inrichting om de cockpitbemanning te waarschuwen bij drukverlies; en
  2. in geval van complexe motoraangedreven vliegtuigen, zuurstofmaskers van een type dat snel kan worden opgezet, voor gebruik door de cockpitbemanning.

#### **SPO.IDE.A.175 Aanvullende ademhalingszuurstof — vliegtuigen zonder drukcabine**

- a) Vliegtuigen zonder drukcabine waarmee vluchten worden uitgevoerd op een hoogte die zuurstofvoorziening vereist overeenkomstig het bepaalde onder b), worden uitgerust met zuurstofapparatuur waarmee de vereiste zuurstofvoorraden kunnen worden opgeslagen en toegediend.
- b) Vliegtuigen zonder drukcabine waarmee vluchten worden uitgevoerd boven een hoogte waarbij de drukhoogte in de cabinecompartmenten meer dan 10 000 voet bedraagt, voeren voldoende ademhalingszuurstof mee voor:
1. alle bemanningsleden voor perioden van meer dan 30 minuten wanneer de drukhoogte in het cabinecompartment tussen 10 000 voet en 13 000 voet bedraagt; en
  2. alle personen aan boord voor alle perioden dat de drukhoogte in het cabinecompartment meer dan 13 000 voet bedraagt.
- c) Onverminderd het bepaalde onder b) zijn vluchttuitvoeringen van vastgelegde duur tussen 13 000 voet en 16 000 voet zonder zuurstofvoorraden toegestaan overeenkomstig SPO.OP.195, onder b).

#### **SPO.IDE.A.180 Handbrandblussers**

- a) Vliegtuigen, met uitzondering van touring motor gliders (TMG) en ELA1-vliegtuigen, worden uitgerust met ten minste één handbrandblusser:
1. in de cockpit; en
  2. in elk cabinecompartment dat gescheiden is van de cockpit, tenzij het compartiment gemakkelijk en snel toegankelijk is voor de cockpitbemanning.
- b) Het type en de hoeveelheid blusmiddel voor de vereiste brandblussers moeten geschikt zijn voor het soort brand dat kan optreden in het compartiment waarvoor de blusser bestemd is en voor het minimaliseren van het risico op vorming van giftige gasconcentraties in personencompartmenten.

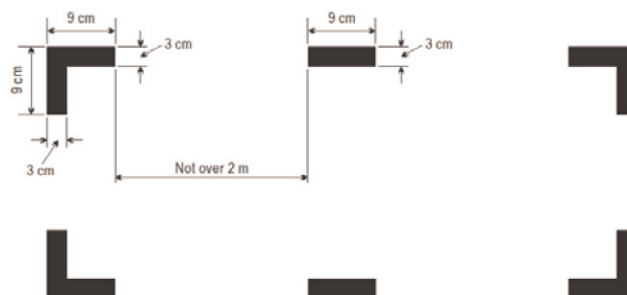
#### **SPO.IDE.A.181 Bijlen en breekijzers**

Vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 5 700 kg worden uitgerust met ten minste één bijl of breekijzer, dat zich in de cockpit bevindt.

#### **SPO.IDE.A.185 Markering van openhakplaatsen**

Indien bepaalde delen van de romp van het vliegtuig zijn gemarkeerd als zijnde geschikt om in geval van nood open te worden gehakt door reddingsploegen, zijn deze delen gemarkeerd als in figuur 1.

Figuur 1

**Markering van openhakplaatsen****SPO.IDE.A.190 Plaatsaanduidende noodzender (ELT)**

a) Vliegtuigen worden uitgerust met:

1. een plaatsaanduidende noodzender van om het even welk type in geval van vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of vóór 1 juli 2008.
2. een automatische plaatsaanduidende noodzender in geval van vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven na 1 juli 2008; of
3. een plaatsaanduidende noodzender voor overlevenden (ELT(S)) of een persoonlijke noodbaken (PLB) die wordt meegenomen door een bemanningslid of een taakspecialist, in geval van vliegtuigen die gecertificeerd zijn voor een maximale zitplaatsconfiguratie van zes personen of minder.

b) Plaatsaanduidende noodzenders van om het even welk type en persoonlijke noodbakens moeten tegelijkertijd op 121,5 MHz en 406 MHz kunnen uitzenden.

**SPO.IDE.A.195 Vluchten boven water**

a) De volgende vliegtuigen worden uitgerust met een zwemvest voor elke persoon aan boord, dat wordt gedragen of wordt opgeborgen op een plaats die gemakkelijk en snel bereikbaar is vanuit de zitplaats of post van de persoon voor wie het is bedoeld:

1. eenmotorige landvliegtuigen:

i) in geval van vluchten boven water buiten zweefafstand van land; of

ii) indien de start of landing plaatsvindt op een luchtvaartterrein of operatielocatie waar, volgens de mening van de gezagvoerder, het start- of naderingsvliegpad zodanig boven water is gelegen dat er een kans bestaat dat een noodlanding op het water moet worden gemaakt;

2. watervliegtuigen waarmee vluchten boven water worden uitgevoerd; en

3. vliegtuigen waarmee vluchten worden uitgevoerd waarbij de afstand tot een plaats op het land waar een noodlanding mogelijk is groter is dan die welke overeenstemt met 30 minuten tegen normale kruissnelheid of groter is dan 50 zeemijl, als dit korter is.

b) Alle zwemvesten worden uitgerust met elektrische verlichting om personen gemakkelijker te kunnen opsporen.

c) Watervliegtuigen waarmee vluchten boven water worden uitgevoerd, worden uitgerust met:

1. een zeeanker en andere uitrusting voor het aanmeren, verankeren of manoeuvreren van het vliegtuig op het water, die in overeenstemming zijn met de grootte, het gewicht en de manoeuvreereigenschappen van het vliegtuig; en

2. uitrusting om de geluidsignalen te kunnen produceren die zijn voorgeschreven in de internationale regels voor het voorkomen van botsingen op zee, waar van toepassing.

d) Als met een vliegtuig een vlucht wordt uitgevoerd waarbij de afstand tot een plaats op het land waar een noodlanding mogelijk is, groter is dan die welke overeenstemt met 30 minuten vliegen tegen normale kruissnelheid of groter is dan 50 zeemijl, als dit korter is, bepaalt de gezagvoerder de risico's voor de inzittenden in geval van een noodlanding op het water. Op basis daarvan bepaalt hij of het volgende dient te worden meegenomen:

1. apparatuur waarmee noodsignalen kunnen worden gegeven;
2. voldoende reddingsvloten om alle personen aan boord te vervoeren, die zodanig worden opgeborgen dat ze klaar zijn voor gebruik in noodgevallen; en
3. levensreddende uitrusting, met inbegrip van middelen om in leven te blijven, als passend voor de uit te voeren vlucht.

#### **SPO.IDE.A.200 Overlevingsuitrusting**

a) Vliegtuigen waarmee vluchten worden uitgevoerd boven gebieden waar opsporing en redding bijzonder moeilijk zouden zijn, worden uitgerust met de volgende uitrusting:

1. signaaluitrusting waarmee noodsignalen kunnen worden gegeven;
2. ten minste één plaatsaanduidende noodzender voor overlevenden; en
3. extra overlevingsuitrusting voor de te vliegen route, rekening houdende met het aantal personen aan boord.

b) De onder a), punt 3, vermelde extra overlevingsuitrusting hoeft niet aan boord te zijn wanneer het vliegtuig:

1. binnen een afstand blijft tot een gebied waar opsporing en redding niet bijzonder moeilijk zijn, die overeenstemt met:
  - i) 120 minuten bij kruissnelheid met één uitgevallen motor voor vliegtuigen die, na uitval van de kritieke motor(en) op enig punt van de route of geplande uitwijkroutes, in staat zijn door te vliegen naar een luchtvaartterrein; of
  - ii) 30 minuten bij kruissnelheid voor alle andere vliegtuigen; of
2. binnen een afstand blijft tot een voor noodlanding geschikt gebied die niet groter is dan die welke overeenkomt met 90 minuten bij kruissnelheid, voor vliegtuigen die zijn gecertificeerd in overeenstemming met het toepasselijke luchtwaardigheidsvoorschrift.

#### **SPO.IDE.A.205 Persoonlijke beschermende uitrusting**

Elke persoon aan boord draagt persoonlijke beschermende uitrusting die geschikt is voor het soort vlucht dat wordt uitgevoerd.

#### **SPO.IDE.A.210 Koptelefoons**

- a) Vliegtuigen worden uitgerust met een koptelefoon met galg- of keelmicrofoon of een gelijkwaardig middel voor elk lid van de cockpitbemanning op zijn/haar toegewezen post in de cockpit.
- b) Vliegtuigen waarmee IFR-vluchten of nachtvluchten worden uitgevoerd, worden uitgerust met een zendknop op het handmatige bedieningsinstrument voor het beperken van het stampen en rollen voor elk vereist cockpitbemanningslid.

**SPO.IDE.A.215 Radiocommunicatieapparatuur**

- a) Wanneer vluchten volgens instrumentvoorschriften of nachtvluchten worden uitgevoerd of wanneer dit vereist is volgens de toepasselijke luchtruimvoorschriften, worden vliegtuigen uitgerust met radiocommunicatieapparatuur waarmee, onder normale zendomstandigheden:
1. tweewegscommunicatie kan worden gevoerd met de plaatselijke luchtverkeersleiding;
  2. op elk ogenblik tijdens de vlucht meteorologische informatie kan worden ontvangen;
  3. op elk ogenblik tijdens de vlucht tweewegscommunicatie kan worden gevoerd met de luchtvaartstations en op de frequenties die door de passende autoriteit zijn voorgeschreven; en
  4. communicatie tot stand kan worden gebracht op de luchtvaartnoodfrequentie 121,5 MHz.
- b) Als meer dan een communicatieapparaat vereist is, moet elk apparaat onafhankelijk van de andere werken, zodat het uitvallen van een apparaat niet tot het uitvallen van de andere leidt.

**SPO.IDE.A.220 Navigatieapparatuur**

- a) Vliegtuigen worden uitgerust met navigatieapparatuur waarmee zij kunnen vliegen overeenkomstig:
1. het ATS-vliegplan, indien van toepassing; en
  2. de toepasselijke luchtruimvoorschriften.
- b) Vliegtuigen worden uitgerust met voldoende navigatieapparatuur om ervoor te zorgen dat bij het uitvallen van een onderdeel van de apparatuur tijdens om het even welke fase van de vlucht, de resterende apparatuur veilige navigatie overeenkomstig het bepaalde onder a) of passende noodhandelingen mogelijk maakt.
- c) Vliegtuigen waarmee vluchten worden uitgevoerd waarbij het de bedoeling is dat de landing plaatsvindt in instrumentweersomstandigheden (IMC) worden uitgerust met geschikte apparatuur die in staat is om het vliegtuig te geleiden naar een punt van waaraf een visuele landing kan worden uitgevoerd. Deze apparatuur moet geleiding kunnen geven voor elk luchtvaartterrein waarop het vliegtuig voornemens is in instrumentweersomstandigheden te landen en voor alle aangewezen uitwijkvluchtvaartterreinen.

**SPO.IDE.A.225 Transponder**

Indien dit in het gebruikte luchtruim is vereist, worden vliegtuigen uitgerust met een SSR-transponder (Secondary Surveillance Radar) met alle vereiste functies.

*SECTIE 2***Helikopters****SPO.IDE.A.100 Instrumenten en uitrusting — algemeen**

- a) De volgens dit deel vereiste instrumenten en uitrusting worden goedgekeurd overeenkomstig de toepasselijke luchtwaardigheidseisen, voor zover ze:
1. door de cockpitbemanning worden gebruikt om het vliegpad te controleren;
  2. worden gebruikt om te voldoen aan SPO.IDE.H.215;
  3. worden gebruikt om te voldoen aan SPO.IDE.H.220; of
  4. in de helikopter zijn geïnstalleerd.

- b) Voor de volgende uitrusting, voor zover die bij dit subdeel is vereist, is geen goedkeuring nodig:
1. onafhankelijk werkende draagbare lampen;
  2. een nauwkeurig uurwerk;
  3. een kaarthouder;
  4. verbandtrommels;
  5. overlevings- en noodsignaalapparatuur; en
  6. zeeankers en uitrusting voor het aanmeren.
- c) Voor instrumenten en uitrusting die bij dit subdeel niet worden vereist en alle andere uitrusting die niet bij andere toepasselijke bijlagen is vereist, maar die wel op een vlucht wordt meegenomen, geldt het volgende:
1. de informatie die door deze instrumenten, uitrusting of accessoires wordt verstrekt, mag door de cockpitbemanning niet worden gebruikt om te voldoen aan bijlage I bij Verordening (EG) nr. 216/2008 of SPO.IDE.H.215 en SPO.IDE.H.220; en
  2. de instrumenten en uitrusting mogen geen nadelige invloed hebben op de luchtwaardigheid van de helikopter, ook niet bij uitval of storingen.
- d) De instrumenten en uitrusting moeten gemakkelijk bedienbaar of bereikbaar zijn vanaf de post van het cockpitbemanningslid dat die instrumenten of uitrusting moet gebruiken.
- e) Instrumenten die door een willekeurig lid van de cockpitbemanning worden gebruikt, zijn zo opgesteld dat die persoon de aanwijzingen vlot vanaf zijn/haar post kan zien en daarbij zo weinig mogelijk hoeft af te wijken van de houding en kijkrichting die hij/zij normaal inneemt als hij/zij voorwaarts langs het vliegpad kijkt.
- f) Alle vereiste nooduitrusting moet gemakkelijk bereikbaar zijn voor direct gebruik.

#### **SPO.IDE.H.105 Minimumuitrusting voor de vlucht**

Aan een vlucht mag niet worden begonnen wanneer een van de voor de voorgenomen vlucht vereiste instrumenten, apparaten of functies van de helikopter niet werkt of ontbreekt, tenzij:

- a) de helikopter wordt geëxploiteerd overeenkomstig de minimumuitrustingslijst (MEL), voor zover die is opgesteld;
- b) bij complexe motoraangedreven helikopters en bij alle voor commerciële vluchtuitvoeringen gebruikte helikopters, de exploitant van de bevoegde autoriteit toestemming krijgt om de helikopter te exploiteren binnen de beperkingen van de basismimumuitrustingslijst (MMEL); of
- c) voor de helikopter een vliegvergunning is afgegeven overeenkomstig de toepasselijke luchtwaardigheidseisen.

#### **SPO.IDE.H.115 Lichten**

Helikopters waarmee nachtvluchten worden uitgevoerd, worden uitgerust met:

- a) een antibotsingsverlichtingssysteem;

- b) navigatie-/positielichten;
- c) een landingslicht;
- d) door het elektrische systeem van de helikopter gevoede verlichting die zorgt voor voldoende verlichting van alle instrumenten en apparatuur die essentieel zijn voor veilige vluchtuitvoeringen met de helikopter;
- e) door het elektrische systeem van de helikopter gevoede verlichting die zorgt voor verlichting in alle cabinecompartimenten;
- f) een onafhankelijk werkende draagbare lamp voor elke bemanningspost; en
- g) de verlichting die nodig is om te voldoen aan de internationale voorschriften ter voorkoming van botsingen op zee indien de helikopter een amfibieluchtvaartuig is.

#### **SPO.IDE.H.120 VFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur**

- a) Helikopters waarmee overdag VFR-vluchten worden uitgevoerd, worden uitgerust met een middel om het volgende te meten en weer te geven:
  - 1. de magnetische koers;
  - 2. de tijd in uren, minuten en seconden;
  - 3. de drukhoogte;
  - 4. de aangegeven vliegsnelheid; en
  - 5. de slip.
- b) Helikopters waarmee vluchten bij zichtweersomstandigheden (VMC) boven water worden uitgevoerd zonder dat er land in zicht is, of bij zichtweersomstandigheden „s nachts, worden, naast het bepaalde onder a), uitgerust met:
  - 1. een middel om de volgende parameters te meten en weer te geven:
    - i) de vlieghouding;
    - ii) de verticale snelheid; en
    - iii) de gestabiliseerde koers;
  - 2. een middel om aan te geven dat de stroomvoorziening naar de vlieginstrumenten onvoldoende is; en
  - 3. bij complexe motoraangedreven helikopters, een inrichting om storingen door condensatie of ijsvorming te voorkomen in de krachtens a), punt 4, vereiste vliegsnelheidsmeter;
- c) Helikopters waarmee vluchten bij een zicht van minder dan 1 500 m worden uitgevoerd waarbij het gewenste vliegp pad van de helikopter niet kan worden behouden zonder verwijzing naar een of meer aanvullende instrumenten, worden, naast het bepaalde onder a) en b), uitgerust met een middel om storingen door condensatie of ijsvorming te voorkomen in de onder a), punt 4, vereiste luchtsnelheidsmeter.
- d) Wanneer voor de vluchtuitvoering twee piloten vereist zijn, worden helikopters uitgerust met een aparte aanvullende inrichting voor de weergave van:
  - 1. de drukhoogte;



2. de aangegeven vliegsnelheid;
3. de slip;
4. de vlieghouding, indien van toepassing;
5. de verticale snelheid, indien van toepassing; en
6. de gestabiliseerde koers, indien van toepassing.

**SPO.IDE.H.125 IFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur**

Helikopters waarmee overdag vluchten volgens instrumentvliegeregels (IFR-vluchten) worden uitgevoerd, worden uitgerust met:

- a) een middel om de volgende parameters te meten en weer te geven:
  1. de magnetische koers;
  2. de tijd in uren, minuten en seconden;
  3. de drukhoogte;
  4. de aangegeven vliegsnelheid;
  5. de verticale snelheid;
  6. de slip;
  7. de vlieghouding;
  8. de gestabiliseerde koers; en
  9. de buitentemperatuur;
- b) een middel om aan te geven dat de stroomvoorziening naar de vlieginstrumenten onvoldoende is;
- c) wanneer voor de vluchtuitvoering twee piloten nodig zijn, een afzonderlijke aanvullende inrichting die het volgende weergeeft:
  1. de drukhoogte;
  2. de aangegeven vliegsnelheid;
  3. de verticale snelheid;
  4. de slip;
  5. de vlieghouding; en
  6. de gestabiliseerde koers;
- d) een inrichting om storingen door condensatie of ijsvorming te voorkomen in de krachtens a), punt 4, en c), punt 2, vereiste vliegsnelheidsmeter;

- e) een aanvullend stand-by-instrument voor het meten en weergeven van de vlieghouding. en
- f) voor complexe motoraangedreven helikopters:
  - 1. een alternatieve bron voor de statische druk; en
  - 2. een kaarthouder die zo is opgesteld dat de kaart gemakkelijk leesbaar is, en die tijdens nachtvluchten kan worden verlicht.

#### **SPO.IDE.H.126 Aanvullende uitrusting voor de uitvoering van IFR-vluchten met één piloot**

Helikopters waarmee IFR-vluchten worden uitgevoerd met één piloot, worden uitgerust met een automatische piloot waarmee ten minste een vaste hoogte en koers kan worden aangehouden.

#### **SPO.IDE.H.132 Weerradarapparatuur aan boord — complexe motoraangedreven helikopters**

Helikopters waarmee IFR-vluchten of nachtvluchten worden uitgevoerd, worden uitgerust met weerradarapparatuur wanneer uit actuele weerberichten blijkt dat zich naar verwachting langs de te vliegen route onweersbuien of andere potentieel gevaarlijke, binnen de detectieresolutiegrenzen van boordweerradar vallende weersomstandigheden kunnen voordoen.

#### **SPO.IDE.H.133 Aanvullende uitrusting voor vluchtuitvoering bij mogelijke ijsvorming bij nacht — complexe motoraangedreven helikopters**

- a) Helikopters die worden gebruikt onder verwachte of daadwerkelijke ijsvormingsomstandigheden bij nacht, worden uitgerust met een lichtinstallatie of andere voorziening om de ijsvorming waar te nemen.
- b) De te gebruiken lichtinstallatie mag geen schittering of weerspiegeling veroorzaken die bemanningsleden zou kunnen hinderen bij de uitvoering van hun taken.

#### **SPO.IDE.H.135 Intercomsysteem voor de cockpitbemanning**

Helikopters die worden bestuurd door een cockpitbemanning van meer dan één persoon, worden uitgerust met een intercomsysteem voor de cockpitbemanning, met inbegrip van koptelefoons en microfoons voor gebruik door alle cockpitbemanningsleden.

#### **SPO.IDE.H.140 Cockpitgeluidsrecorder**

- a) Helikopters met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 7 000 kg waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2016, worden uitgerust met een cockpitgeluidsrecorder.
- b) Met deze cockpitgeluidsrecorder kunnen minstens de opnames van de laatste 2 uur worden bewaard.
- c) De cockpitgeluidsrecorder maakt opnames met tijdsaanduiding van:
  - 1. mondelinge radioberichten die vanuit de cockpit worden verzonden of daar worden ontvangen;
  - 2. de mondelinge communicatie tussen leden van de cockpitbemanning in de cockpit via het intercomsysteem en de omroepinstallatie van het vliegtuig, indien geïnstalleerd;
  - 3. de auditieve omgeving van de cockpit, met inbegrip van een ononderbroken opname van de geluidssignalen die worden ontvangen van elke microfoon van een cockpitbemanningslid; en
  - 4. de stem- of geluidssignalen ter identificatie van navigatie- of naderingshulpmiddelen welke naar een koptelefoon of luidspreker worden doorgeleid.
- d) De cockpitgeluidsrecorder begint automatisch met opnemen vóór de helikopter zich op eigen kracht voortbeweegt en gaat door met opnemen tot de vlucht is beëindigd en de helikopter zich niet langer op eigen kracht kan voortbewegen.

- e) Bovendien begint de cockpitgeluidsrecorder, naast het bepaalde onder d), voor zover de stroomvoorziening dat mogelijk maakt, zo vroeg mogelijk met opnemen tijdens de cockpitcontroles vóór het starten van de motor bij het begin van de vlucht tot aan de cockpitcontroles onmiddellijk na het uitschakelen van de motor aan het einde van de vlucht.
- f) De cockpitgeluidsrecorder is voorzien van een hulpmiddel dat het mogelijk maakt om het apparaat in water op te sporen.

#### **SPO.IDE.H.145 Vluchtgegevensrecorder**

- a) Helikopters met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 3 175 kg en waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2016, worden uitgerust met een vluchtgegevensrecorder die gegevens digitaal opneemt en opslaat en waarmee die gegevens gemakkelijk en snel uit het opslagmedium kunnen worden opgevraagd.
- b) De vluchtgegevensrecorder dient de parameters op te nemen die vereist zijn om het vliegpada, de snelheid, de vlieghouding, het motorvermogen, de configuratie en de exploitatie van de helikopter accuraat te bepalen en kan minstens de in de voorgaande 10 uur opgenomen gegevens bewaren.
- c) De gegevens worden verkregen uit bronnen in de helikopter die nauwkeurige correlatie met de aan de cockpitbemanning getoonde informatie mogelijk maken.
- d) De vluchtgegevensrecorder begint automatisch met opnemen vóór de helikopter zich op eigen kracht kan voortbewegen en stopt automatisch met opnemen wanneer de helikopter zich niet langer op eigen kracht kan voortbewegen.
- e) De vluchtgegevensrecorder is voorzien van een hulpmiddel dat het mogelijk maakt om het apparaat in water op te sporen.

#### **SPO.IDE.H.150 Datalinkrecorder**

- a) Helikopters waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2016 en die over datalinkcommunicatieapparatuur beschikken en verplicht zijn uitgerust met een cockpitgeluidsrecorder, nemen het volgende op met een recorder, voor zover van toepassing:
  - 1. datalinkberichten in het kader van de communicatie tussen luchtverkeersdiensten en de helikopter, met inbegrip van berichten die betrekking hebben op de volgende toepassingen:
    - i) initiëring van de datalink;
    - ii) communicatie tussen de verkeersleider en de piloot;
    - iii) gericht toezicht;
    - iv) vluchtinformatie;
    - v) voor zover mogelijk, gegeven de architectuur van het systeem, signalen om het luchtvaartuig te volgen;
    - vi) voor zover mogelijk, gegeven de architectuur van het systeem, operationele controlegegevens van het luchtvaartuig; en
    - vii) voor zover mogelijk, gegeven de architectuur van het systeem, grafische voorstellingen;
  - 2. informatie die een correlatie mogelijk maakt met geassocieerde gegevens die gerelateerd zijn aan datalinkcommunicatie en apart van de helikopter worden opgeslagen; en
  - 3. informatie over de tijd en de prioriteit van datalinkberichten, rekening houdend met de architectuur van het systeem.
- b) De recorder maakt gebruik van een digitale methode voor het opnemen en opslaan van gegevens en informatie en een methode waarmee die gegevens gemakkelijk en snel kunnen worden opgevraagd. De opnamemethode moet zodanig zijn dat gegevens kunnen worden gekoppeld aan op de grond vastgelegde gegevens.

- c) De recorder kan gegevens bewaren gedurende ten minste dezelfde tijd als die welke in SPO.IDE.H.140 is vastgesteld voor de cockpitgeluidsrecorder.
- d) De recorder is voorzien van een hulpmiddel dat het mogelijk maakt om het apparaat in water op te sporen.
- e) De eisen die van toepassing zijn op de start- en stoplogica van de recorder zijn dezelfde als de in SPO.IDE.H.140, onder d) en e), vermelde eisen voor de start- en stoplogica van de cockpitgeluidsrecorder.

#### **SPO.IDE.H.155 Gecombineerde vluchtgegevens- en cockpitgeluidsrecorder**

Aan de eisen voor cockpitgeluidsrecorders en vluchtgegevensrecorders kan worden voldaan aan de hand van één vluchtgegevens- en cockpitgeluidsrecorder.

#### **SPO.IDE.H.160 Zitplaatsen, veiligheidsgordels en bevestigingssystemen**

- a) Helikopters worden uitgerust met:
  - 1. een stoel of post voor elk bemanningslid en elke taakspecialist aan boord;
  - 2. een veiligheidsgordel voor elke stoel en een bevestigingssysteem voor elke post;
  - 3. voor helikopters waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven na 31 december 2012, een veiligheidsgordel met een schoudersysteem voor elke stoel; en
  - 4. een veiligheidsgordel met een schoudersysteem dat is voorzien van een inrichting die het bovenlichaam van de inzittende automatisch tegenhoudt in geval van snelle vaartvermindering voor elke cockpitbemanningsstoel.
- b) Veiligheidsgordels met een schoudersysteem zijn voorzien van een eenpuntsontkoppelingsmechanisme.

#### **SPO.IDE.H.165 Verbandtrommels voor eerste hulp bij ongevallen**

- a) Helikopters worden uitgerust met een verbandtrommel voor eerste hulp bij ongevallen.
- b) De verbandtrommel moet:
  - 1. gemakkelijk en snel bereikbaar zijn voor gebruik; en
  - 2. na gebruik worden aangevuld.

#### **SPO.IDE.H.175 Aanvullende ademhalingszuurstof — helikopters zonder drukcabine**

- a) Helikopters zonder drukcabine waarmee vluchten worden uitgevoerd op een hoogte die zuurstofvoorziening vereist overeenkomstig het bepaalde onder b), worden uitgerust met zuurstofapparatuur waarmee de vereiste zuurstofvoorraden kunnen worden opgeslagen en toegediend.
- b) Vliegtuigen zonder drukcabine waarmee vluchten worden uitgevoerd boven een hoogte waarbij de drukhoogte in de cabinecompartimenten meer dan 10 000 voet bedraagt, voeren voldoende ademhalingszuurstof mee voor:
  - 1. alle bemanningsleden voor perioden van meer dan 30 minuten wanneer de drukhoogte in het cabinecompartiment tussen 10 000 voet en 13 000 voet bedraagt; en
  - 2. alle bemanningsleden en taakspecialisten aan boord voor alle perioden dat de drukhoogte in het cabinecompartiment meer dan 13 000 voet bedraagt.

- c) Onverminderd het bepaalde onder b) zijn vluchtuitvoeringen van vastgelegde duur tussen 13 000 voet en 16 000 voet zonder zuurstofvoorraden toegestaan overeenkomstig SPO.OP.195, onder b).

#### SPO.IDE.H.180 Handbrandblussers

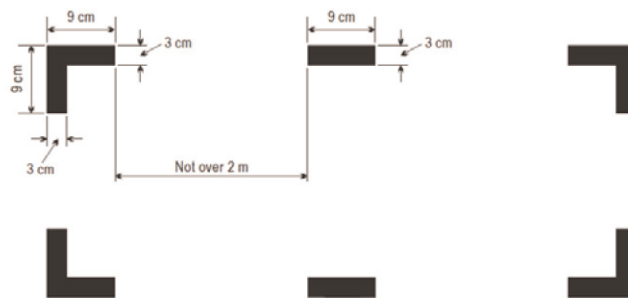
- a) Helikopters, met uitzondering van ELA2-helikopters, worden uitgerust met ten minste één handbrandblusser:
1. in de cockpit; en
  2. in elk cabinecompartment dat gescheiden is van de cockpit, tenzij het compartiment gemakkelijk en snel toegankelijk is voor de cockpitbemanning.
- b) Het type en de hoeveelheid blusmiddel voor de vereiste brandblussers moeten geschikt zijn voor het soort brand dat kan optreden in het compartiment waarvoor de blusser bestemd is en voor het minimaliseren van het risico op vorming van giftige gasconcentraties in personencompartimenten.

#### SPO.IDE.H.185 Markering van openhakplaatsen

Indien bepaalde delen van de romp van de helikopter zijn gemarkeerd als zijnde geschikt om in geval van nood open te worden gehakt door reddingsploegen, zijn deze delen gemarkeerd als in figuur 1.

Figuur 1

#### Markering van openhakplaatsen



#### SPO.IDE.H.190 Plaatsaanduidende noodzender (ELT)

- a) Helikopters die zijn gecertificeerd voor een maximale zitplaatsconfiguratie van meer dan zes personen zijn uitgerust met:
1. een automatische plaatsaanduidende noodzender (ELT); en
  2. één plaatsaanduidende noodzender voor overlevenden (ELT(S)) in een reddingsvlot of zwemvest, wanneer met de helikopter vluchten worden uitgevoerd op een afstand van het land die overeenstemt met meer dan 3 minuten vliegtijd tegen normale kruissnelheid.
- b) Helikopters die zijn gecertificeerd voor een maximale zitplaatsconfiguratie van hoogstens zes personen, worden uitgerust met een plaatsaanduidende noodzender voor overlevenden (ELT(S)) of een persoonlijke noodbaken (PLB) die wordt meegenomen door een bemanningslid of een taakspecialist.
- c) Plaatsaanduidende noodzenders van om het even welk type en persoonlijke noodbakens moeten tegelijkertijd op 121,5 MHz en 406 MHz kunnen uitzenden.

#### SPO.IDE.H.195 Vluchten boven water — andere dan complexe motoraangedreven helikopters

- a) Helikopters worden uitgerust met een zwemvest voor elke persoon aan boord, dat wordt gedragen of wordt opgeborgen op een plaats die gemakkelijk en snel bereikbaar is vanuit de zitplaats of post van de persoon voor wie het is bedoeld, bij vluchten:
1. boven water op een afstand tot het land die niet met autorotatie is te overbruggen, waarbij de helikopter geen horizontale vlucht kan aanhouden als de kritieke motor uitvalt; of

2. boven water op een afstand tot het land die overeenstemt met meer dan 10 minuten vliegtijd bij normale kruissnelheid, waarbij de helikopter een horizontale vlucht kan aanhouden als de kritieke motor uitvalt; of
  3. wanneer de start of landing plaatsvindt op een luchtvaartterrein of operatielocatie waarbij het start- of naderingsvliegpad zich boven water bevindt.
- b) Alle zwemvesten worden uitgerust met elektrische verlichting om personen gemakkelijker te kunnen opsporen.
- c) Als met een helikopter een vlucht wordt uitgevoerd waarbij de afstand tot het land groter is dan die welke overeenstemt met 30 minuten vliegen tegen normale kruissnelheid of groter is dan 50 zeemijl, als dit korter is, bepaalt de gezagvoerder de risico's voor de inzittenden in geval van een noodlanding op het water. Op basis daarvan bepaalt hij of het volgende wordt meegenomen:
1. uitrusting waarmee noodsignalen kunnen worden gegeven;
  2. voldoende reddingsvloten om alle personen aan boord te vervoeren, die zodanig worden opgeborgen dat ze klaar zijn voor gebruik in noodgevallen; en
  3. levensreddende uitrusting, met inbegrip van middelen om in leven te blijven, als passend voor de uit te voeren vlucht.
- d) De gezagvoerder bepaalt de risico's voor de inzittenden van de helikopter in geval van een noodlanding op het water en beslist op basis daarvan of alle inzittenden de onder a) vermelde reddingsvesten moeten dragen.

#### **SPO.IDE.H.197 Zwemvesten — complexe motoraangedreven helikopters**

- a) Helikopters worden uitgerust met een zwemvest voor elke persoon aan boord, dat wordt gedragen of wordt opgeborgen op een plaats die gemakkelijk en snel bereikbaar is vanaf de zitplaats of post van de persoon voor wie het is bedoeld, bij vluchten:
1. boven water op een afstand tot het land die overeenstemt met meer dan 10 minuten vliegtijd bij normale kruissnelheid, waarbij de helikopter een horizontale vlucht kan aanhouden als de kritieke motor uitvalt;
  2. boven water op een afstand tot het land die niet met autorotatie is te overbruggen, waarbij de helikopter geen horizontale vlucht kan aanhouden als de kritieke motor uitvalt; of
  3. bij een start of landing op een luchtvaartterrein of operatielocatie waar de start- of naderingsvliegpad zodanig boven water is gelegen dat er in geval van een ongeluk grote kans bestaat dat een noodlanding op het water moet worden gemaakt.
- b) Alle zwemvesten worden uitgerust met elektrische verlichting om personen gemakkelijker te kunnen opsporen.

#### **SPO.IDE.H.198 Overlevingspakken — complexe motoraangedreven helikopters**

Elk bemanningslid moet een overlevingspak dragen:

- a) boven water ter ondersteuning van offshore-vluchten, op een afstand tot het land die overeenstemt met meer dan 10 minuten vliegtijd bij normale kruissnelheid, waarbij de helikopter een horizontale vlucht kan aanhouden als de kritieke motor uitvalt en wanneer:
1. de weerberichten of weersverwachtingen waarover de gezagvoerder beschikt, wijzen erop dat de zeetemperatuur tijdens de vlucht lager zal zijn dan 10 °C, of
  2. wanneer de geschatte reddingstijd langer is dan de geschatte overlevingstijd; of

- b) wanneer de gezagvoerder dit heeft bepaald op basis van een risicobeoordeling, rekening houdende met de volgende omstandigheden:
1. het betreft een vlucht boven water op een afstand tot het land die niet met autorotatie is te overbruggen of die het niet mogelijk maakt om een veilige noodlanding te maken, waarbij de helikopter geen horizontale vlucht kan aanhouden als de kritieke motor uitvalt; en
  2. de weerberichten of weersverwachtingen waarover de gezagvoerder beschikt, wijzen erop dat de zeetemperatuur tijdens de vlucht lager zal zijn dan 10 °C.

**SPO.IDE.H.199 Reddingsvloten, plaatsaanduidende noodzenders voor overlevenden en overlevingsuitrusting voor langere vluchten boven water — complexe motoraangedreven helikopters**

Helikopters waarmee vluchten worden uitgevoerd:

- a) boven water op een afstand tot het land die overeenstemt met meer dan 10 minuten vliegtijd bij normale kruissnelheid, waarbij de helikopter een horizontale vlucht kan aanhouden als de kritieke motor uitvalt; of
- b) boven water op een afstand tot het land die overeenstemt met meer dan 3 minuten vliegtijd bij normale kruissnelheid, waarbij de helikopter geen horizontale vlucht kan aanhouden als de kritieke motor uitvalt, en indien de gezagvoerder dit op basis van een risicobeoordeling heeft beslist, worden uitgerust met:
1. ten minste één reddingsvlot met een nominale capaciteit die niet kleiner is dan het maximale aantal personen aan boord, welk zodanig is opgeborgen dat het in noodsituaties gemakkelijk bereikbaar is;
  2. ten minste één plaatsaanduidende noodzender voor overlevenden voor elk reddingsvlot; en
  3. levensreddende uitrusting, met inbegrip van middelen om in leven te blijven, als passend voor de uit te voeren vlucht.

**SPO.IDE.H.200 Overlevingsuitrusting**

Helikopters waarmee vluchten worden uitgevoerd boven gebieden waar opsporing en redding bijzonder moeilijk zouden zijn, worden uitgerust met:

- a) signaaluitrusting waarmee noodsignalen kunnen worden gegeven;
- b) ten minste één plaatsaanduidende noodzender voor overlevenden; en
- c) extra overlevingsuitrusting voor de te vliegen route, rekening houdende met het aantal personen aan boord.

**SPO.IDE.H.201 Aanvullende eisen voor helikopters die offshore-operaties uitvoeren boven vijandig zeegebied — complexe motoraangedreven helikopters**

Helikopters die offshore-vluchten uitvoeren boven vijandig zeegebied, op een afstand tot het land die overeenkomt met meer dan 10 minuten vliegtijd bij normale kruissnelheid, dienen aan het volgende te voldoen:

- a) Wanneer de weerberichten of weersverwachtingen waarover de gezagvoerder beschikt, erop wijzen dat de zeewater-temperatuur tijdens de vlucht lager zal zijn dan 10 °C, of wanneer de geschatte reddingstijd langer is dan de berekende overlevingstijd, of de geplande vlucht „s nachts wordt uitgevoerd, dragen alle personen aan boord een overlevingspak.
- b) Alle reddingsvloten die overeenkomstig CAT.IDE.H.199 worden vervoerd, dienen zodanig te zijn geïnstalleerd dat ze kunnen worden gebruikt in zeeomstandigheden waarin de landings-, drijf- en trimkenmerken van de helikopter zijn geëvalueerd om te voldoen aan de certificatievereisten voor noodlandingen te water.
- c) De helikopter is uitgerust met een noodverlichtingsinstallatie met een eigen stroomvoorziening als bron van generieke verlichting van de cabine om het ontruimen van de helikopter te vergemakkelijken.

- d) Alle nooduitgangen, waaronder nooduitgangen voor de bemanning, alsook de inrichtingen om ze te openen, zijn opvallend gemarkeerd als geleiding voor inzittenden die de uitgangen bij daglicht of in het donker gebruiken. Deze markeringen zijn zodanig aangebracht, dat ze zichtbaar blijven als de helikopter kapseist en de cabine onder water komt te liggen.
- e) Alle niet-afwerpbare deuren die zijn aangewezen als nooduitgang bij een noodlanding op het water, zijn uitgerust met een middel om ze in de open positie vast te zetten zodat ze de inzittenden niet hinderen bij het verlaten van de helikopter in alle zeeomstandigheden tot de maximale omstandigheden waarbij noodlanding en drijven op het water moet worden overwogen.
- f) Alle deuren, ramen of andere openingen in het cabinecompartiment die bestemd zijn om onder water te ontsnappen, worden zodanig uitgerust dat ze in een noodsituatie kunnen worden gebruikt.
- g) Zwemvesten worden te allen tijde gedragen, tenzij de taakspecialist of het bemanningslid voor wie het zwemvest is bestemd, een geïntegreerd overlevingspak draagt dat voldoet aan de gecombineerde eisen voor overlevingspakken en zwemvesten.

#### **SPO.IDE.H.202 Helikopters die zijn gecertificeerd om vluchten boven water uit te voeren — diverse uitrusting**

Helikopters die zijn gecertificeerd om vluchten boven water uit te voeren, worden uitgerust met:

- a) een zeeanker en andere uitrusting voor het aanmeren, verankeren of manoeuvreren van de helikopter op het water, in overeenstemming met de grootte, het gewicht en de manoeuvreereigenschappen van de helikopter; en
- b) een inrichting om de geluidsignalen te kunnen produceren die zijn voorgeschreven in de internationale regels voor het voorkomen van botsingen op zee, indien van toepassing.

#### **SPO.IDE.H.203 Alle helikopters die vluchten boven water uitvoeren — noodlandingen op het water**

Complexe motoraangedreven helikopters die vluchten boven water uitvoeren in een vijandige omgeving, op een afstand tot het land die overeenkomt met meer dan 10 minuten vliegtijd bij normale kruissnelheid, en andere dan complexe motoraangedreven helikopters die vluchten boven water uitvoeren in een vijandige omgeving op een afstand van meer dan 50 zeemijl van het land, moeten:

- a) zijn ontworpen om op het water te kunnen landen overeenkomstig de relevante luchtwaardigheidsvoorschriften;
- b) zijn gecertificeerd om een noodlanding op het water te kunnen uitvoeren overeenkomstig de relevante luchtwaardigheidsvoorschriften; of
- c) zijn uitgerust met drijfmiddelen voor noodsituaties.

#### **SPO.IDE.H.205 Persoonlijke beschermende uitrusting**

Elke persoon aan boord draagt persoonlijke beschermende uitrusting die geschikt is voor het soort vlucht dat wordt uitgevoerd.

#### **SPO.IDE.H.210 Koptelefoons**

In alle gevallen dat een systeem voor radiocommunicatie en/of radionavigatie is vereist, dient de helikopter te zijn uitgerust met een koptelefoon met statief- of galgmicrofoon of een gelijkwaardig middel en een zendknop op de bestuursinrichting voor alle piloten, bemanningsleden en/of taakspecialisten op hun post.

#### **SPO.IDE.H.215 Radiocommunicatieapparatuur**

- a) Wanneer vluchten volgens instrumentvoorschriften of nachtvluchten worden uitgevoerd of wanneer dit vereist is volgens de toepasselijke luchtruimvoorschriften, worden de helikopters uitgerust met radiocommunicatieapparatuur waarmee, onder normale zendomstandigheden:
  - 1. tweewegscommunicatie kan worden gevoerd met de plaatselijke luchtverkeersleiding;
  - 2. meteorologische informatie kan worden ontvangen;



3. op elk ogenblik tijdens de vlucht tweewegscommunicatie kan worden gevoerd met de luchtvaartstations en op de frequenties die door de passende autoriteit zijn voorgeschreven; en
  4. communicatie tot stand kan worden gebracht op de luchtvaartnoodfrequentie 121,5 MHz.
- b) Als meer dan een communicatieapparaat vereist is, moet elk apparaat onafhankelijk van de andere werken, zodat het uitvallen van een apparaat niet tot het uitvallen van de andere leidt.
- c) Wanneer een radiocommunicatiesysteem vereist is naast het bij SPO.IDE.H.135 vereiste intercomsysteem voor de cockpitbemanning, worden helikopters uitgerust met een zendknop op de besturingsinrichting voor alle vereiste piloten en bemanningsleden, op hun post.

#### **SPO.IDE.H.220 Navigatieapparatuur**

- a) Helikopters worden uitgerust met navigatieapparatuur waarmee zij kunnen vliegen overeenkomstig:
1. het ATS-vliegplan, indien van toepassing; en
  2. de toepasselijke luchtruimvoorschriften.
- b) Helikopters worden uitgerust met voldoende navigatieapparatuur om ervoor te zorgen dat bij het uitvallen van een onderdeel van de apparatuur tijdens om het even welke fase van de vlucht, de resterende apparatuur veilige navigatie overeenkomstig het bepaalde onder a) of passende noodhandelingen mogelijk maakt.
- c) Helikopters waarmee vluchten worden uitgevoerd waarbij het de bedoeling is dat de landing plaatsvindt in instrumentweersomstandigheden (IMC) worden uitgerust met geschikte apparatuur die in staat is om het vliegtuig te geleiden naar een punt van waaraf een visuele landing kan worden uitgevoerd. Deze apparatuur moet geleiding kunnen geven voor elk luchtvaarterrein waarop het vliegtuig voornemens is in instrumentweersomstandigheden te landen en voor alle aangewezen uitwijkvluchtvaarterreinen.

#### **SPO.IDE.H.225 Transponder**

Indien dit in het gebruikte luchtruim is vereist, worden helikopters uitgerust met een SSR-transponder (Secondary Surveillance Radar) met alle vereiste functies.

### SECTIE 3

#### **Zweefvliegtuigen**

#### **SPO.IDE.A.100 Instrumenten en uitrusting — algemeen**

- a) De volgens dit deel vereiste instrumenten en uitrusting worden goedgekeurd overeenkomstig de toepasselijke luchtwaardigheids-eisen, voor zover ze:
1. door de cockpitbemanning worden gebruikt om het vliegpad te controleren;
  2. worden gebruikt om te voldoen aan SPO.IDE.S.145;
  3. worden gebruikt om te voldoen aan SPO.IDE.S.150; of
  4. in het zweefvliegtuig zijn geïnstalleerd.
- b) Voor de volgende uitrusting, voor zover die bij dit subdeel is vereist, is geen goedkeuring nodig:
1. onafhankelijk werkende draagbare lampen;

2. een nauwkeurig uurwerk; en
  3. overlevings- en noodsignaalapparatuur.
- c) Voor instrumenten en uitrusting die bij dit subdeel niet worden vereist en alle andere uitrusting die niet bij andere toepasselijke bijlagen is vereist, maar die wel op een vlucht wordt meegenomen, geldt het volgende:
1. de informatie die door deze instrumenten, uitrusting of accessoires wordt verstrekt, mag door de bemanning niet worden gebruikt om te voldoen aan bijlage I bij Verordening (EG) nr. 216/2008; en
  2. de instrumenten en uitrusting mogen geen nadelige invloed hebben op de luchtwaardigheid van het zweefvliegtuig, ook niet bij uitval of storingen.
- d) De instrumenten en uitrusting moeten gemakkelijk bedienbaar of bereikbaar zijn vanaf de post van het cockpitbemanningslid dat die instrumenten of uitrusting moet gebruiken.
- e) Alle vereiste nooduitrusting moet gemakkelijk bereikbaar zijn voor direct gebruik.

#### **SPO.IDE.S.105 Minimumuitrusting voor de vlucht**

Aan een vlucht mag niet worden begonnen wanneer een van de voor de voorgenomen vlucht vereiste instrumenten, apparaten of functies van het zweefvliegtuig niet werkt of ontbreekt, tenzij:

- a) het zweefvliegtuig wordt geëxploiteerd overeenkomstig de minimumuitrustingslijst (MEL), voor zover die is opgesteld; of
- b) voor het zweefvliegtuig een vliegvergunning is afgegeven overeenkomstig de toepasselijke luchtwaardigheidseisen.

#### **SPO.IDE.S.115 VFR-vluchtuitvoeringen — vlieg- en navigatie-instrumenten**

- a) Zweefvliegtuigen waarmee overdag VFR-vluchten worden uitgevoerd, worden uitgerust met een middel om het volgende te meten en weer te geven:
  1. in geval van gemotoriseerde zweefvliegtuigen, de magnetische koers;
  2. de tijd in uren, minuten en seconden;
  3. de drukhoogte; en
  4. de aangegeven vliegsnelheid.
- b) Zweefvliegtuigen waarmee vluchten worden uitgevoerd in omstandigheden waarbij de gewenste vlieghouding van het zweefvliegtuig niet kan worden behouden zonder verwijzing naar een of meer aanvullende instrumenten, worden, naast het bepaalde onder a), uitgerust met een middel om het volgende te meten en weer te geven:
  1. de verticale snelheid;
  2. de vlieghouding of de bocht en slip; en
  3. de magnetische koers.

#### **SPO.IDE.S.120 Wolkenvliegen — vlucht- en navigatie-instrumenten**

Zweefvliegtuigen waarmee aan wolkenvliegen wordt gedaan, worden uitgerust met een middel om het volgende te meten en weer te geven:

- a) de magnetische koers;

- b) de tijd in uren, minuten en seconden;
- c) de drukhoogte;
- d) de aangegeven vliegsnelheid;
- e) de verticale snelheid; en
- f) de vlieghouding of de bocht en slip.

#### **SPO.IDE.S.125 Stoelen en bevestigingsystemen**

- a) Zweefvliegtuigen worden uitgerust met:

1. een stoel voor elke persoon aan boord; en
2. een veiligheidsgordel met een schoudersysteem voor elke stoel, overeenkomstig het vlieghandboek.

- b) Veiligheidsgordels met een schoudersysteem zijn voorzien van een eenpuntsontkoppelingsmechanisme.

#### **SPO.IDE.S.130 Aanvullende zuurstof**

Zweefvliegtuigen waarmee vluchten boven 10 000 voet worden uitgevoerd, worden uitgerust met zuurstofapparatuur waarmee voldoende ademhalingszuurstof kan worden opgeslagen en toegediend voor:

- a) bemanningsleden voor perioden van meer dan 30 minuten wanneer de drukhoogte 10 000 voet en 13 000 voet bedraagt; en
- b) alle bemanningsleden en taakspecialisten voor alle perioden dat de drukhoogte meer dan 13 000 voet bedraagt.

#### **SPO.IDE.S.135 Vluchten boven water**

De gezagvoerder van een zweefvliegtuig waarmee vluchten boven water worden uitgevoerd, bepaalt de risico's voor de inzittenden in geval van een noodlanding op het water. Op basis daarvan bepaalt hij of het volgende wordt meegenomen:

- a) een zwemvest of gelijkwaardig individueel drijfmiddel voor elke persoon aan boord, opgeborgen op een plaats die gemakkelijk en snel bereikbaar is vanuit de zitplaats van de persoon voor wie het is bedoeld;
- b) een plaatsaanduidende noodzender (ELT) of een persoonlijke noodbaken (PLB) die wordt meegenomen door een bemanningslid of een taakspecialist en waarmee tegelijk op 121,5 MHz en 406 MHz kan worden uitgezonden; en
- c) uitrusting waarmee noodsignalen kunnen worden gegeven:
  1. bij vluchten boven water buiten zweefafstand van land; of
  2. als het start- of naderingsvliegp pad boven water ligt, zodat, in geval van een ongeluk, waarschijnlijk een noodlanding op het water moet worden uitgevoerd.

#### **SPO.IDE.S.140 Overlevingsuitrusting**

Zweefvliegtuigen waarmee vluchten worden uitgevoerd boven gebieden waar opsporing en redding bijzonder moeilijk zouden zijn, worden uitgerust met apparatuur voor noodsignalen en levensreddende uitrusting, als passend voor het gebied waarboven de vlucht plaatsvindt.

**SPO.IDE.S.145 Radiocommunicatieapparatuur**

- a) Indien dit vereist is in het gebruikte luchtruim, worden zweefvliegtuigen uitgerust met radiocommunicatieapparatuur waarmee tweewegscommunicatie tot stand kan worden gebracht met de luchtvaartstations en op de frequenties die in de luchtruimvoorschriften zijn bepaald.
- b) Indien vereist uit hoofde van a) voorziet de radiocommunicatieapparatuur in communicatie op de noodfrequentie voor luchtvaartradioverkeer (121,5 MHz).

**SPO.IDE.S.150 Navigatieapparatuur**

Zweefvliegtuigen worden uitgerust met navigatieapparatuur waarmee zij kunnen vliegen overeenkomstig:

- a) het ATS-vliegplan, indien van toepassing; en
- b) de toepasselijke luchtruimvoorschriften.

**SPO.IDE.S.155 Transponder**

Indien dit in het gebruikte luchtruim is vereist, worden zweefvliegtuigen uitgerust met een SSR-transponder (Secondary Surveillance Radar) met alle vereiste functies.

## SECTIE 4

**Luchtballonnen****SPO.IDE.B.100 Instrumenten en uitrusting — algemeen**

- a) De volgens dit deel vereiste instrumenten en uitrusting worden goedgekeurd overeenkomstig de toepasselijke luchtwaardigheidseisen, voor zover ze:
1. door de cockpitbemanning worden gebruikt om het vliegpad te bepalen;
  2. worden gebruikt om te voldoen aan SPO.IDE.B.145; of
  3. in de luchtballon zijn geïnstalleerd.
- b) Voor de volgende uitrusting, voor zover die bij dit subdeel is vereist, is geen goedkeuring nodig:
1. onafhankelijk werkende draagbare lampen;
  2. een nauwkeurig uurwerk;
  3. verbandtrommels; en
  4. overlevings- en noodsignaalapparatuur.
- c) Voor instrumenten en uitrusting die bij dit subdeel niet worden vereist en alle andere uitrusting die niet bij andere toepasselijke bijlagen is vereist, maar die wel op een vlucht wordt meegenomen, geldt het volgende:
1. de informatie die door deze instrumenten, uitrusting of accessoires wordt verstrekt, mag door de bemanning niet worden gebruikt om te voldoen aan bijlage I bij Verordening (EG) nr. 216/2008; en
  2. de instrumenten en uitrusting mogen geen nadelige invloed hebben op de luchtwaardigheid van de luchtballon, ook niet bij uitval of storingen.

- d) De instrumenten en uitrusting moeten gemakkelijk en snel bedienbaar of bereikbaar zijn vanaf de post die is toegewezen aan het bemanningslid dat die instrumenten of uitrusting moet gebruiken.
- e) Alle vereiste nooduitrusting moet gemakkelijk bereikbaar zijn voor direct gebruik.

#### **SPO.IDE.B.105 Minimumuitrusting voor de vlucht**

Aan een vlucht mag niet worden begonnen wanneer een van de voor de voorgenomen vlucht vereiste instrumenten, apparaten of functies van de luchtballon niet werkt, tenzij:

- a) de luchtballon wordt geëxploiteerd overeenkomstig de minimumuitrustingslijst (MEL), voor zover die is opgesteld; of
- b) voor de luchtballon een vliegvergunning is afgegeven overeenkomstig de toepasselijke luchtwaardigheidseisen.

#### **SPO.IDE.B.110 Lichten**

Luchtballonnen waarmee nachtvluchten worden uitgevoerd, worden uitgerust met:

- a) een antibotsingsverlichtingssysteem;
- b) een systeem dat zorgt voor voldoende verlichting van alle instrumenten en apparatuur die essentieel zijn voor veilige vluchtuitvoeringen met de luchtballon;
- c) een onafhankelijk werkende, draagbare lamp.

#### **SPO.IDE.B.115 VFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur**

Luchtballonnen die overdag worden gebruikt, worden uitgerust met:

- a) een middel om weer te geven in welke richting de ballon zweeft; en
- b) een middel om de volgende parameters te meten en weer te geven:
  - 1. de tijd in uren, minuten en seconden;
  - 2. de verticale snelheid, voor zover vereist uit hoofde van het vlieghandboek, en
  - 3. de drukhoogte, voor zover vereist uit hoofde van het vlieghandboek of de luchtruimvoorschriften, of wanneer de hoogte moet worden gecontroleerd met betrekking tot het gebruik van zuurstof.

#### **SPO.IDE.B.120 Verbandtrommels voor eerste hulp bij ongevallen**

- a) Luchtballonnen worden uitgerust met een verbandtrommel voor eerste hulp bij ongevallen.
- b) De verbandtrommel moet:
  - 1. gemakkelijk en snel bereikbaar zijn voor gebruik; en
  - 2. na gebruik worden aangevuld.

#### **SPO.IDE.B.121 Aanvullende zuurstof**

Luchtballonnen waarmee vluchten worden uitgevoerd boven 10 000 voet worden uitgerust met zuurstofapparatuur waarmee voldoende ademhalingszuurstof kan worden opgeslagen en toegediend voor:

- a) bemanningsleden voor perioden van meer dan 30 minuten wanneer de drukhoogte in het passagierscompartiment tussen 10 000 voet en 13 000 voet bedraagt; en

b) alle bemanningsleden en taakspecialisten voor alle perioden dat de drukhoogte meer dan 13 000 voet bedraagt.

#### **SPO.IDE.B.125 Handbrandblussers**

Heteluchtballonnen worden uitgerust met ten minste één handbrandblusser, indien vereist bij de toepasselijke certificeringsspecificaties.

#### **SPO.IDE.B.130 Vluchten boven water**

De gezagvoerder van een luchtballon waarmee vluchten boven water worden uitgevoerd, bepaalt de risico's voor de inzittenden in geval van een noodlanding op het water. Op basis daarvan bepaalt hij of het volgende wordt meegenomen:

- a) een zwemvest voor elke persoon aan boord, opgeborgen op een plaats die gemakkelijk en snel bereikbaar is vanaf de post van de persoon voor wie het is bedoeld;
- b) een plaatsaanduidende noodzender (ELT) of een persoonlijke noodbaken (PLB) die wordt meegenomen door een bemanningslid of een taakspecialist en waarmee tegelijk op 121,5 MHz en 406 MHz kan worden uitgezonden; en
- c) apparatuur waarmee noodsignalen kunnen worden gegeven.

#### **SPO.IDE.B.135 Overlevingsuitrusting**

Luchtballonnen waarmee vluchten worden uitgevoerd boven gebieden waar opsporing en redding bijzonder moeilijk zouden zijn, worden uitgerust met apparatuur voor noodsignalen en levensreddende uitrusting, als passend voor het gebied waarboven de vlucht plaatsvindt.

#### **SPO.IDE.B.140 Overige uitrusting**

Luchtballonnen worden uitgerust met beschermende handschoenen voor elk bemanningslid.

a) Heteluchtballonnen worden uitgerust met:

1. een alternatieve ontstekingsbron;
2. een middel om de brandstofvoorraad te meten en weer te geven;
3. een blusdeken of brandvrij deken; en
4. een vallijn met een lengte van ten minste 25 m.

b) Gasballonnen worden uitgerust met:

1. een mes; en
2. een vallijn met een lengte van ten minste 20 m, gemaakt van natuurlijke vezels of elektrostatisch geleidend materiaal.

#### **SPO.IDE.B.145 Radiocommunicatieapparatuur**

a) Indien dit vereist is in het gebruikte luchtruim, worden luchtballonnen uitgerust met radiocommunicatieapparatuur waarmee tweewegscommunicatie tot stand kan worden gebracht met de luchtvaartstations en op de frequenties die in de luchtruimvoorschriften zijn bepaald.

- b) Indien vereist uit hoofde van a) voorziet de radiocommunicatieapparatuur in communicatie op de noodfrequentie voor luchtvaartradioverkeer (121,5 MHz).

#### **SPO.IDE.B.150 Transponder**

Indien dit vereist is in het gebruikte luchtruim, worden luchtballonnen uitgerust met een SSR-transponder (Secondary Surveillance Radar) met alle vereiste functies.

### SUBDEEL E

#### **SPECIFIEKE VOORSCHRIFTEN**

##### SECTIE 1

#### ***Helikoptervluchten met aangehaakte vracht (HESLO)***

##### **SPO.SPEC.HESLO.100 Standaardvluchtuitvoeringsprocedures**

De standaardvluchtuitvoeringsprocedures voor helikoptervluchten met aangehaakte vracht (HESLO) bevatten voorschriften voor:

- a) de mee te voeren uitrusting, met inbegrip van de vluchtuitvoeringsbeperkingen ervan en de toepasselijke vermeldingen in de minimumuitrustingslijst (MEL), voor zover van toepassing;
- b) de samenstelling van de bemanning en de vereiste ervaring van de bemanningsleden en taakspecialisten;
- c) de specifieke opleiding die bemanningsleden en taakspecialisten gevolgd moeten hebben om hun taak uit te voeren, en de kwalificatie en aanstelling van personen die deze opleiding aan de bemanningsleden en taakspecialisten geven;
- d) de verantwoordelijkheden en taken van de bemanningsleden en taakspecialisten;
- e) de minimale prestatiecriteria voor helikoptervluchten met aangehaakte vracht (HESLO);
- f) normale, abnormale en noodprocedures.

##### **SPO.SPEC.HESLO.105 Specifieke HESLO-uitrusting**

De helikopter wordt uitgerust met ten minste:

- a) één veiligheidsspiegel of andere inrichting die zicht biedt op de haak(haken)/vracht; en
- b) één beladingsmeter, tenzij het gewicht van de vracht op een andere manier kan worden bepaald.

##### **SPO.SPEC.HESLO.110 Vervoer van gevaarlijke goederen**

Exploitanten die gevaarlijke goederen naar of van onbemande of afgelegen locaties vervoeren, vragen bij de bevoegde autoriteit vrijstelling aan van de bepalingen van de Technische Voorschriften indien zij voornemens zijn af te wijken van andere bepalingen in die voorschriften.

##### SECTIE 2

#### ***Vluchtuitvoeringen met menselijke externe vracht (HEC)***

##### **SPO.SPEC.HEC.100 Standaardvluchtuitvoeringsprocedures**

De standaardprocedures voor vluchtuitvoeringen met menselijke externe vracht (HEC) bevatten voorschriften voor:

- a) de mee te voeren uitrusting, met inbegrip van de operationele beperkingen ervan en de toepasselijke vermeldingen in de minimumuitrustingslijst (MEL), voor zover van toepassing;
- b) de samenstelling van de bemanning en de vereiste ervaring van de bemanningsleden en taakspecialisten;

- c) de specifieke opleiding die bemanningsleden en taakspecialisten gevolgd moeten hebben om hun taak uit te voeren, en de kwalificatie en aanstelling van personen die deze opleiding aan de bemanningsleden en taakspecialisten geven;
- d) de verantwoordelijkheden en taken van de bemanningsleden en taakspecialisten;
- e) de minimale prestatiecriteria voor vluchtuitvoeringen met aangehaakte vracht (HEC);
- f) normale, abnormale en noodprocedures.

#### **SPO.SPEC.HEC.105 Specifieke HEC-uitrusting**

- a) De helikopter wordt uitgerust met:
  - 1. een hijslier of cargohaak;
  - 2. één veiligheidsspiegel of andere inrichting die zicht biedt op de haak; en
  - 3. één beladingsmeter, tenzij het gewicht van de vracht op een andere manier kan worden bepaald.
- b) De installatie van elke hijslier- en cargohaakuitrusting en ook alle latere aanpassingen zijn onderworpen aan een luchtwaardigheidsgoedkeuring voor de beoogde functie.

### SECTIE 3

#### ***Vluchtuitvoeringen voor parachutesprongen (PAR)***

#### **SPO.SPEC.PAR.100 Standaardvluchtuitvoeringsprocedures**

De standaardprocedures voor vluchtuitvoeringen voor parachutesprongen bevatten voorschriften voor:

- a) de mee te voeren uitrusting, met inbegrip van de operationele beperkingen ervan en de toepasselijke vermeldingen in de minimumuitrustingslijst (MEL), voor zover van toepassing;
- b) de samenstelling van de bemanning en de vereiste ervaring van de bemanningsleden en taakspecialisten;
- c) de specifieke opleiding die bemanningsleden en taakspecialisten gevolgd moeten hebben om hun taak uit te voeren, en de kwalificatie en aanstelling van personen die deze opleiding aan de bemanningsleden en taakspecialisten geven;
- d) de verantwoordelijkheden en taken van de bemanningsleden en taakspecialisten;
- e) de minimale prestatiecriteria voor vluchtuitvoeringen voor parachutesprongen;
- f) normale, abnormale en noodprocedures.

#### **SPO.SPEC.PAR.105 Vervoer van bemanningsleden en taakspecialisten**

Het bepaalde betreffende de verantwoordelijkheden van taakspecialisten in SPO.GEN.106, onder c), geldt niet voor taakspecialisten die parachutesprongen uitvoeren.

#### **SPO.SPEC.PAR.110 Zitplaatsen**

Onverminderd het bepaalde in SPO.IDE.A.160, onder a), en in NCO.IDE.H.160, onder a), punt 1, mag de vloer van het vliegtuig als een zitplaats worden gebruikt, als de taakspecialist beschikt over middelen om zich aan vast te houden of vast te gespen.



**SPO.SPEC.PAR.115 Aanvullende zuurstof**

Onverminderd het bepaalde in SPO.OP.195, onder a), zijn bemanningsleden die het gezag niet voeren en taakspecialisten die essentiële handelingen voor de gespecialiseerde taak uitvoeren, niet verplicht aanvullende zuurstof te gebruiken wanneer de cabinedrukhoogte:

- a) 13 000 voet overschrijdt, gedurende ten hoogste 6 minuten;
- b) 15 000 voet overschrijdt, gedurende ten hoogste 3 minuten;

**SPO.SPEC.PAR.120 Vluchten boven water**

Wanneer hij meer dan 6 personen vervoert, bepaalt de gezagvoerder van een luchtballon waarmee vluchten boven water worden uitgevoerd, de risico's voor de inzittenden van de luchtballon in geval van een noodlanding op het water. Op basis daarvan beslist hij/zij tot het meevoeren van een plaatsaanduidende noodzender (ELT) die tegelijkertijd op 121,5 MHz en 406 MHz kan uitzenden.

**SPO.SPEC.PAR.125 Vervoer van gevaarlijke goederen**

Onverminderd het bepaalde in SPO.GEN.155, mogen parachutisten het luchtvaartuig verlaten voor een demonstratie parachutespringen boven dichtbevolkte steden, gemeenten en andere woongebieden of boven grote toeschouwersmenigten in openlucht, terwijl ze rookmachines dragen, mits deze machines voor dit doel zijn vervaardigd.

## SECTIE 4

**Kunstvluchten (ABF)****SPO.SPEC.ABF.100 Standaardvluchtuitvoeringsprocedures**

De standaardprocedures voor kunstvluchten bevatten voorschriften voor:

- a) de mee te voeren uitrusting, met inbegrip van de operationele beperkingen ervan en de toepasselijke vermeldingen in de minimumuitrustingslijst (MEL), voor zover van toepassing;
- b) de samenstelling van de bemanning en de vereiste ervaring van de bemanningsleden en taakspecialisten;
- c) de specifieke opleiding die bemanningsleden en taakspecialisten gevolgd moeten hebben om hun taak uit te voeren, en de kwalificatie en aanstelling van personen die deze opleiding aan de bemanningsleden en taakspecialisten geven;
- d) de verantwoordelijkheden en taken van de bemanningsleden en taakspecialisten;
- e) de minimale prestatiecriteria voor kunstvluchten;
- f) normale, abnormale en noodprocedures.

**SPO.SPEC.ABF.105 Documenten, handleidingen en informatie aan boord**

De volgende van de in SPO.GEN.140, onder a), vermelde documenten hoeven tijdens kunstvluchten niet te worden meegevoerd:

- a) nadere gegevens over het ingediende ATS-vliegplan, indien van toepassing;
- b) actuele en geschikte luchtvaartkaarten voor de route/het gebied van de voorgestelde vlucht en alle routes waarnaar de vlucht, naar redelijke verwachting, kan worden omgeleid;
- c) procedures en informatie aan de hand van visuele signalen voor gebruik door onderscheppende en onderschepte luchtvaartuigen; en
- d) informatie over opsporings- en reddingsdiensten in het gebied van de geplande vlucht.

**SPO.SPEC.ABF.115 Uitrusting**

Bij kunstvluchten is het niet nodig de volgende uitrustingsvoorschriften te volgen:

- a) de voorschriften in SPO.IDE.A.165 en SPO.IDE.H.165 betreffende verbandtrommels voor eerste hulp bij ongevallen;
  - b) de voorschriften in SPO.IDE.A.180 en SPO.IDE.H.180 betreffende handbrandblussers; en
  - c) de voorschriften in SPO.IDE.A.190 en SPO.IDE.H.190 betreffende plaatsaanduidende noodzenders of persoonlijke noodbakens.”
-