

II

(Niet-wetgevingshandelingen)

VERORDENINGEN

VERORDENING (EU) 2015/2338 VAN DE COMMISSIE

van 11 december 2015

tot wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012 wat betreft de voorschriften voor vluchtrecorders, toestellen voor plaatsbepaling onder water en systemen voor het traceren van vliegtuigen

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, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG ⁽¹⁾, en met name artikel 8, lid 5,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Vluchtuitvoeringen moeten voldoen aan de essentiële eisen die zijn uiteengezet in bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008. Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 moet de Commissie de nodige uitvoeringsregels vaststellen waarin de voorwaarden voor veilige vluchtuitvoering worden bepaald.
- (2) De cockpitgeluidsrecorder (Cockpit Voice Recorder, CVR) heeft tot doel het veiligheidsonderzoek te ondersteunen dat door de veiligheidsonderzoeksinstantie wordt uitgevoerd wanneer een ongeval of incident plaatsvindt. In Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad zijn relevante waarborgen vastgesteld om te voorkomen dat opnames van cockpitgeluidsrecorders openbaar worden gemaakt in een situatie waarin een veiligheidsonderzoek is geopend ⁽²⁾. Met de invoering van veiligheidsbeheer wordt erkend dat cockpitgeluidsrecorders buiten het kader van een veiligheidsonderzoek kunnen worden gebruikt om de veiligheid in stand te houden of te verbeteren. Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie ⁽³⁾ moet dan ook worden gewijzigd om de voorwaarden te versterken die tot doel hebben effectief te voorkomen dat opnames van cockpitgeluidsrecorders oneigenlijk worden gebruikt en openbaar worden gemaakt.
- (3) Om de algemene prestaties van vluchtrecorders te verbeteren en luchtvaartuigen en vluchtrecorders gemakkelijker te kunnen terugvinden na een ongeval boven water, heeft de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (de ICAO) diverse veiligheidsgerelateerde verbeteringen van de huidige eisen voorgesteld. Het betreft onder meer de stopzetting van verouderde opnametechnieken, bijvoorbeeld op magnetische band of magnetische draad, de uitbreiding van de minimumopnameduur van cockpitgeluidsrecorders, de uitbreiding van de zendtijd van de toestellen voor de plaatsbepaling van cockpitgeluidsrecorders onder water en het meenemen van een toestel voor plaatsbepaling onder water met een zeer lang detectiebereik voor vliegtuigen die lange vluchten boven water uitvoeren. Verordening (EU) nr. 965/2012 dient dan ook te worden gewijzigd om deze veiligheidsgerelateerde verbeteringen weer te geven.
- (4) Het is noodzakelijk rekening te houden met de verdwijning van vlucht MH370 op 8 maart 2014 en de aanbevelingen van de multidisciplinaire ICAO-vergadering inzake wereldwijde tracering van 12 en 13 mei 2014. De positie van een luchtvaartuig voor openbaar vervoer moet te allen tijde bekend zijn, zelfs op een afgelegen plaats, zodat de plaats van het luchtvaartuig gemakkelijker kan worden bepaald in geval van abnormaal gedrag, een noodgeval of een ongeval. Indien mogelijk moeten de middelen voor het traceren van het luchtvaartuig bestand

⁽¹⁾ PB L 79 van 13.3.2008, blz. 1.

⁽²⁾ Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en tot intrekking van Richtlijn 94/56/EG (PB L 295 van 12.11.2010, blz. 35).

⁽³⁾ 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).

zijn tegen verlies van de normale stroomvoorziening aan boord en mogen zij geen bedieningsinstrument bevatten waarmee ze tijdens de vlucht kunnen worden uitgeschakeld. Verordening (EU) nr. 965/2012 moet dan ook worden gewijzigd teneinde er aanvullende eisen in op te nemen met betrekking tot middelen voor de wereldwijde tracement van luchtvaartuigen, ook boven oceanen en afgelegen gebieden.

- (5) Wat betreft het vervoer van cockpitgeluidsrecorders met uitgebreide opnameduur voor grote vliegtuigen moet, overeenkomstig het voorstel van het Flight Recorder Panel (FLIRECP) van de ICAO, worden voorzien in de invoering van een cockpitgeluidsrecorder met een opnameduur van 25 uur aan boord van luchtvaartuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 27 000 kg die na 1 januari 2021 zijn vervaardigd.
- (6) Met de in deze verordening vervatte maatregelen wordt tegemoet gekomen aan 13 veiligheidsaanbevelingen van veiligheidsonderzoeksinstanties⁽¹⁾; het doel van deze maatregelen is de veiligheid te vergroten door ervoor te zorgen dat informatie gemakkelijker kan worden teruggevonden ten behoeve van Europese veiligheidsonderzoeken in de burgerluchtvaart, de prestaties en behandeling van vluchtreorders te verbeteren en de plaatsbepaling van een luchtvaartuig na een ongeval boven water te verbeteren.
- (7) De in deze verordening vastgestelde maatregelen zijn gebaseerd op Advies nr. 01/2014⁽²⁾ dat het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (het EASA) heeft opgesteld overeenkomstig artikel 17, lid 2, onder b), en artikel 19, lid 1, van Verordening (EG) nr. 216/2008.
- (8) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 65 van Verordening (EG) nr. 216/2008 ingestelde comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Bijlage I (definities), bijlage IV (Deel-CAT), bijlage VI (Deel-NCC) en bijlage VIII (Deel-SPO) bij Verordening (EU) nr. 965/2012 worden gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze verordening.

Artikel 2

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

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

Gedaan te Brussel, 11 december 2015.

Voor de Commissie
De voorzitter
Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ De EASA-referenties van de 13 veiligheidsaanbevelingen: CAND-1999-002 (McDonnell Douglas MD11, HB-IWF, 2.9.1998); GREC-2006-045 (B737 van Helios, 5B-DBY, 14.8.2005); NORW-2006-013 (ATR42, OY-JRJ 31.1.2005); NETH-2011-015 (Boeing 737, PH-BDP, 10.2.2010); UNKG-2012-013 (Boeing 767, G OOBK, 3.10.2010); FRAN-2012-025 (Airbus 340, F-GLZU, 22.7.2011); FINL-2012-003 (Airbus A330, OH-LTO, 11.12.2010); FRAN-2009-016, FRAN-2009-017, FRAN-2009-018, FRAN-2011-017 en FRAN-2011-018 (Airbus A330, F-GZCP, 1.6.2009); UNKG-2008-020 (ATR42, EI-SLD, 18.1.2007).

⁽²⁾ Advies 01/2014 van 5 mei 2014 van het EASA met betrekking tot gewijzigde voorschriften voor vluchtreorders en toestellen voor plaatsbepaling onder water.

BIJLAGE

1. De volgende punten worden ingevoegd bij bijlage I bij Verordening (EU) nr. 965/2012:

„8 bis. „tracering van luchtvaartuigen”: een proces op de grond dat met gestandaardiseerde intervallen de vierdimensionale positie van een individueel luchtvaartuig tijdens de vlucht registreert en actualiseert.

8 ter. „systeem voor de tracering van luchtvaartuigen”: een systeem dat berust op de tracering van luchtvaartuigen om abnormaal gedrag tijdens de vlucht vast te stellen en een waarschuwingssignaal te geven.”

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

a) in CAT.GEN.MPA.105, onder a), wordt punt 10) vervangen door:

„10) zorgt ervoor dat:

i) vluchtrecorders tijdens de vlucht niet buiten werking worden gesteld of worden uitgeschakeld;

ii) in het geval van een ander voorval dan een ongeval of een ernstig incident dat moet worden gemeld overeenkomstig ORO.GEN.160, onder a), de opnames van vluchtrecorders niet met opzet worden gewist; en

iii) in het geval van een ongeval of een ernstig incident, of wanneer de bewaring van opnames van vluchtrecorders wordt aangestuurd door de onderzoekende autoriteit:

A) de opnames van vluchtrecorders niet met opzet worden gewist;

B) de vluchtrecorders onmiddellijk na het voltooien van de vlucht worden gedeactiveerd; en

C) voorzorgsmaatregelen ter bescherming van de opnames van vluchtrecorders worden genomen vóór het verlaten van de cockpit.”;

b) CAT.GEN.MPA.195 wordt als volgt gewijzigd:

i) de titel wordt vervangen door:

„CAT.GEN.MPA.195 Behandeling van opnames van vluchtrecorders: bewaring, overlegging, bescherming en gebruik”;

ii) punt a) wordt vervangen door:

„a) Na een ongeval, een ernstig incident of een voorval dat door de onderzoeksinstantie is vastgesteld, bewaart de exploitant van een luchtvaartuig de oorspronkelijke opgenomen gegevens gedurende een periode van zestig dagen, tenzij de onderzoeksinstantie anders beslist.”.

iii) punt f) wordt vervangen door:

„f) Onverminderd het bepaalde in Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad (*);

1) Behalve voor het garanderen van de goede werking van de cockpitgeluidsrecorders, worden de opnames van cockpitgeluidsrecorders niet openbaar gemaakt of gebruikt, tenzij:

i) er een procedure bestaat voor de behandeling van opnames van cockpitgeluidsrecorders en de schriftelijke weergave daarvan;

ii) alle betrokken bemanningsleden en leden van het onderhoudspersoneel vooraf toestemming hebben gegeven; en

iii) zij alleen worden gebruikt voor de instandhouding of verbetering van de veiligheid.

1 bis) Wanneer de opname van een cockpitgeluidsrecorder wordt geïnspecteerd om de goede werking van de cockpitgeluidsrecorder te garanderen, waarborgt de exploitant de privacy van de opnames van de cockpitgeluidsrecorder en worden de opnames niet openbaar gemaakt of gebruikt voor andere doeleinden dan het waarborgen van de goede werking van de cockpitgeluidsrecorder

- 2) Opnames van de vluchtreorder of de datalinkreorder mogen uitsluitend worden gebruikt voor andere doeleinden dan voor het onderzoeken van meldingsplichtige ongevallen of incidenten als die opnames
 - i) door de exploitant uitsluitend worden gebruikt voor luchtwaardigheids- of onderhoudsdoeleinden, of
 - ii) niet-identificeerbaar zijn gemaakt, of
 - iii) volgens specifieke beveiligingsprocedures worden overgedragen.

(*) Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en tot intrekking van richtlijn 94/56/EG (PB L 295 van 12.11.2010, blz. 35).”;

- c) het volgende punt CAT.GEN.MPA.205 wordt ingevoegd:

„CAT.GEN.MPA.205 Systeem voor de tracement van luchtvaartuigen — Vliegtuigen

- a) Uiterlijk op 16 december 2018 zorgt de exploitant als onderdeel van het systeem voor de operationele controle over vluchten voor de vaststelling en het onderhoud van een systeem voor de tracement van luchtvaartuigen, dat betrekking heeft op de vluchten die onder b) vallen wanneer dat wordt uitgevoerd met volgende vliegtuigen:
 1. vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 27 000 kg en een maximale passagiersconfiguratie van meer dan 19 personen, waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven vóór 16 december 2018 en welke in staat zijn een positie ter aanvulling van de transponder van de secundaire surveillanceradar te verstrekken;
 2. alle vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 27 000 kg, met een maximale passagiersconfiguratie van meer dan 19 personen en waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 16 december 2018; en
 3. alle vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 45 500 kg, waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 16 december 2018.
- b) Vluchten worden door de exploitant getraceerd vanaf het opstijgen tot het landen, behalve wanneer de geplande route en de geplande omleidingen zich volledig in luchtruimblokken bevinden waar:
 1. er normaal gezien een ATS-surveillancedienst beschikbaar is, die ondersteund wordt door ATC-surveillance-systemen die het luchtvaartuig met passende en geregelde intervallen lokaliseren; en
 2. de exploitant de vereiste contactinformatie aan de bevoegde verleners van vluchtnavigatiediensten heeft meegedeeld.”;

- d) het volgende punt CAT.GEN.MPA.210 wordt toegevoegd:

„CAT.GEN.MPA.210 Locatie van een luchtvaartuig in noord — Vliegtuigen

De volgende vliegtuigen worden uitgerust met een krachtige en automatische voorziening om, na een ongeval waarbij het vliegtuig ernstig is beschadigd, nauwkeurig te bepalen op welk punt de vlucht eindigt:

1. alle vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 27 000 kg, met een maximale passagiersconfiguratie van meer dan 19 personen en waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2021; en
2. alle vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 45 500 kg, waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2021.”

- e) In CAT.IDE.A.185 worden de punten b) tot en met h) vervangen door:

- „b) Tot en met 31 december 2018 dient de cockpitgeluidsrecorder in staat te zijn om de gegevens te bewaren die zijn opgenomen gedurende ten minste:
1. de voorafgaande 2 uur, in het geval van de in punt a), onder 1), bedoelde vliegtuigen, wanneer het individuele bewijs van luchtwaardigheid is afgegeven op of na 1 april 1998;
 2. de voorafgaande 30 minuten, in het geval van de in punt a), onder 1), bedoelde vliegtuigen, wanneer het individuele bewijs van luchtwaardigheid is afgegeven vóór 1 april 1998; of

3. de voorafgaande 30 minuten, in het geval van de in punt a), onder 2), bedoelde vliegtuigen.
- c) Uiterlijk op 1 januari 2019 dient de cockpitgeluidsrecorder in staat te zijn om de gegevens te bewaren die zijn opgenomen gedurende ten minste:
 1. de voorafgaande 25 uur, in het geval van 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 2021; of
 2. de voorafgaande 2 uur in alle andere gevallen.
- d) Uiterlijk op 1 januari 2019 dient de cockpitgeluidsrecorder de gegevens op te nemen op andere dragers dan magneetbanden of magnetische draad.
- e) De cockpitgeluidsrecorder dient de volgende opnames te maken met een tijdsaanduiding:
 1. mondelinge communicatie die via radio vanuit de cockpit wordt verzonden of daar wordt ontvangen;
 2. de mondelinge communicatie tussen leden van de cockpitbemanning via de intercominstallatie en de omroepinstallatie, indien geïnstalleerd;
 3. de auditieve omgeving van de cockpit, met inbegrip van een ononderbroken opname van:
 - i) voor vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 april 1998, de geluidsignalen die worden ontvangen van elke in gebruik zijnde aan een galg of statief bevestigde of in een masker gemonteerde microfoon;
 - ii) voor onder a), punt 2), bedoelde vliegtuigen en vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven vóór 1 april 1998, de geluidsignalen die worden ontvangen van elke aan een galg of statief bevestigde of in een masker gemonteerde microfoon, voor zover mogelijk;
 - 4) de stem- of geluidsignalen ter identificatie van navigatie- of naderingshulpmiddelen die naar een koptelefoon of luidspreker worden doorgeleid.
- f) De cockpitgeluidsrecorder dient te beginnen met opnemen vóór het vliegtuig zich op eigen kracht voortbeweegt en door te gaan met opnemen tot de vlucht is beëindigd en het vliegtuig zich niet langer op eigen kracht kan voortbewegen. De cockpitgeluidsrecorder van vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 april 1998 moet bovendien automatisch met opnemen beginnen vóór het vliegtuig zich op eigen kracht voortbeweegt en doorgaan met opnemen tot de vlucht is beëindigd en het vliegtuig zich niet langer op eigen kracht kan voortbewegen.
- g) Bovendien moet de cockpitgeluidsrecorder, naast het bepaalde onder f), en voor zover de stroomvoorziening dat toelaat, zo vroeg mogelijk beginnen met opnemen tijdens de cockpitcontroles vóór aanvang van de vlucht tot aan de cockpitcontroles onmiddellijk na het uitschakelen van de motor(en) aan het einde van de vlucht, in geval van:
 1. de in punt a), onder 1), bedoelde vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 april 1998; of
 2. de in punt a), onder 2), bedoelde vliegtuigen.
- h) Indien de cockpitgeluidsrecorder niet afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een toestel dat het mogelijk maakt de plaats van de recorder onder water te bepalen. Uiterlijk op 16 juni 2018 moet dit toestel gedurende minstens 90 dagen kunnen uitzenden onder water. Indien de cockpitgeluidsrecorder afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een automatische plaatsaanduidende noodzender.”;
- f) in CAT.IDE.A.190 wordt punt e) vervangen door:

„e) Als de vluchtgegevensrecorder niet afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een toestel dat het mogelijk maakt de plaats van de recorder onder water te bepalen. Uiterlijk op 16 juni 2018 moet dit toestel gedurende minstens 90 dagen kunnen uitzenden onder water. Indien de vluchtgegevensrecorder afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een automatische plaatsaanduidende noodzender.”;
- g) in CAT.IDE.A.195 wordt punt d) vervangen door:

„d) Als de recorder niet afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een toestel dat het mogelijk maakt de plaats van de recorder onder water te bepalen. Uiterlijk op 16 juni 2018 moet dit toestel gedurende minstens 90 dagen kunnen uitzenden onder water. Indien de recorder afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een automatische plaatsaanduidende noodzender.”;

h) CAT.IDE.A.280 wordt als volgt gewijzigd:

i) punt a) wordt vervangen door:

„a) luchtvaartuigen met een maximale passagiersconfiguratie van meer dan 19 personen worden minstens uitgerust met:

1. twee plaatsaanduidende noodzenders (ELT), waarvan één automatische, of een ELT en een voorziening voor de lokalisatie van luchtvaartuigen dat voldoet aan de eisen van CAT.GEN.MPA.210, voor vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven na 1 juli 2008, of
2. één automatische ELT of twee ELT's van een willekeurig type of een voorziening voor de lokalisatie van luchtvaartuigen dat voldoet aan de eisen van CAT.GEN.MPA.210, voor vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of vóór 1 juli 2008.”;

ii) punt b) wordt vervangen door:

„b) luchtvaartuigen met een maximale passagiersconfiguratie van 19 personen of minder worden minstens uitgerust met:

1. één automatische ELT of één voorziening voor de lokalisatie van luchtvaartuigen dat voldoet aan de eisen van CAT.GEN.MPA.210, voor vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven na 1 juli 2008; of
2. één ELT van een willekeurig type of één voorziening voor de lokalisatie van luchtvaartuigen dat voldoet aan de eisen van CAT.GEN.MPA.210, voor vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of vóór 1 juli 2008.”;

i) in CAT.IDE.A.285 wordt het volgende punt ingevoegd:

„f) Uiterlijk op 1 januari 2019 moeten vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 27 000 kg en een maximale passagiersconfiguratie van meer dan 19 personen, alsmede alle vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 45 500 kg worden uitgerust met een stevig bevestigd toestel voor plaatsbepaling onder water dat werkt op een frequentie van $8,8 \text{ kHz} \pm 1 \text{ kHz}$, tenzij:

1. met het vliegtuig vluchten worden uitgevoerd op routes waarop het zich op geen enkel moment op een afstand van meer dan 180 zeemijl uit de kust bevindt; of
2. het vliegtuig is uitgerust met krachtige en automatische voorziening om, na een ongeval waarbij het vliegtuig ernstig is beschadigd, nauwkeurig te bepalen op welk punt de vlucht eindigt.”;

j) in CAT.IDE.H.185 worden de punten c) tot en met f) vervangen door:

„c) Uiterlijk op 1 januari 2019 dient de cockpitgeluidsrecorder de gegevens op te nemen op andere dragers dan magneetbanden of magnetische draad.

d) De cockpitgeluidsrecorder dient de volgende opnames te maken met een tijdsaanduiding:

1. de mondelinge communicatie die via radio vanuit de cockpit wordt verzonden of daar wordt ontvangen;
2. de mondelinge communicatie tussen leden van de cockpitbemanning via de intercominstallatie en de omroepinstallatie, indien geïnstalleerd;
3. de auditieve omgeving van de cockpit, met inbegrip van een ononderbroken opname van:
 - i) de geluidssignalen die worden ontvangen van elke microfoon van een lid van de cockpitbemanning, voor helikopters waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 augustus 1999;
 - ii) de geluidssignalen die worden ontvangen van elke microfoon van een lid van de cockpitbemanning, voor zover mogelijk, voor helikopters waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven vóór 1 augustus 1999;
- 4) de stem- of geluidssignalen ter identificatie van navigatie- of naderingshulpmiddelen die naar een koptelefoon of luidspreker worden doorgeleid;

e) de cockpitgeluidsrecorder dient automatisch met opnemen te beginnen voordat de helikopter zich op eigen kracht voortbeweegt en door te gaan met opnemen tot de vlucht is beëindigd en de helikopter zich niet langer op eigen kracht kan voortbewegen;

- f) in aanvulling op het bepaalde onder e), voor helikopters als bedoeld onder a), punt 2), waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 augustus 1999:
1. dient de cockpitgeluidsrecorder automatisch met opnemen te beginnen voordat de helikopter zich op eigen kracht voortbeweegt en dient de apparatuur door te gaan met opnemen tot de vlucht is beëindigd en de helikopter zich niet langer op eigen kracht kan voortbeweegen; en
 2. dient de cockpitgeluidsrecorder, voor zover de stroomvoorziening dat mogelijk maakt, zo vroeg mogelijk met opnemen te beginnen 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;
- g) indien de cockpitgeluidsrecorder niet afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een toestel dat het mogelijk maakt de plaats van de recorder onder water te bepalen. Uiterlijk op 1 januari 2020 moet dit toestel gedurende minstens 90 dagen kunnen uitzenden onder water. Indien de cockpitgeluidsrecorder afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een automatische plaatsaanduidende noodzender.”;
- k) in CAT.IDE.H.190 wordt punt e) vervangen door:
- „e) Als de vluchtgegevensrecorder niet afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een toestel dat het mogelijk maakt de plaats van de recorder onder water te bepalen. Uiterlijk op 1 januari 2020 moet dit toestel gedurende minstens 90 dagen kunnen uitzenden onder water. Indien de vluchtgegevensrecorder afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een automatische plaatsaanduidende noodzender.”;
- l) in CAT.IDE.H.195 wordt punt d) vervangen door:
- „d) Als de recorder niet afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een toestel dat het mogelijk maakt de plaats van de recorder onder water te bepalen. Uiterlijk op 1 januari 2020 moet dit toestel gedurende minstens 90 dagen kunnen uitzenden onder water. Indien de recorder afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een automatische plaatsaanduidende noodzender.”.
3. Bijlage VI bij Verordening (EG) nr. 965/2012 wordt als volgt gewijzigd:
- a) In NCC.GEN.106, onder a), wordt punt 9) vervangen door:
- „9) zorgt ervoor dat:
- i) vluchtrecorders tijdens de vlucht niet buiten werking worden gesteld of worden uitgeschakeld;
 - ii) in het geval van een ander voorval dan een ongeval of een ernstig incident dat moet worden gemeld overeenkomstig ORO.GEN.160, onder a), de opnames van vluchtrecorders niet met opzet worden gewist; en
 - iii) in het geval van een ongeval of een ernstig incident, of wanneer de bewaring van opnames van vluchtrecorders wordt aangestuurd door de onderzoekende autoriteit:
 - A) de opnames van vluchtrecorders niet met opzet worden gewist;
 - B) de vluchtrecorders onmiddellijk na het voltooien van de vlucht worden gedeactiveerd; en
 - C) voorzorgsmaatregelen ter bescherming van de opnames van vluchtrecorders worden genomen vóór het verlaten van de cockpit.”.
- b) NCC.GEN.145 wordt als volgt gewijzigd:
- i) de titel wordt vervangen door:

„NCC.GEN.145 Behandeling van opnames van vluchtrecorders: bewaring, overlegging, bescherming en gebruik”.
 - ii) punt a) wordt vervangen door:

„a) Na een ongeval, een ernstig incident of voorval dat door de onderzoeksinstantie is vastgesteld, bewaart de exploitant van een luchtvaartuig de oorspronkelijke opgenomen gegevens gedurende een periode van zestig dagen, tenzij de onderzoeksinstantie anders beslist.”.

- iii) Punt f) wordt vervangen door:
- „f) Onverminderd het bepaalde in Verordening (EU) nr. 996/2010:
1. Behalve voor het garanderen van de goede werking van de cockpitgeluidsrecorders, worden de opnames van cockpitgeluidsrecorders niet openbaar gemaakt of gebruikt, tenzij:
 - i) er een procedure bestaat voor de behandeling van opnames van cockpitgeluidsrecorders en de schriftelijke weergave daarvan;
 - ii) alle betrokken bemanningsleden en leden van het onderhoudspersoneel vooraf toestemming hebben gegeven; en
 - iii) zij alleen worden gebruikt voor de instandhouding of verbetering van de veiligheid.
 - 1 bis) Wanneer de opname van een cockpitgeluidsrecorder wordt geïnspecteerd om de goede werking van de cockpitgeluidsrecorder te garanderen, waarborgt de exploitant de privacy van de opnames van de cockpitgeluidsrecorder en worden de opnames niet openbaar gemaakt of gebruikt voor andere doeleinden dan het waarborgen van de goede werking van de cockpitgeluidsrecorder.
 2. Opnames van de vluchtgegevensrecorder of gegevensverbindingen mogen uitsluitend voor andere doeleinden worden gebruikt dan voor het onderzoeken van meldingsplichtige ongevallen of incidenten, als dergelijke opnames:
 - i) door de exploitant uitsluitend worden gebruikt voor luchtwaardigheids- of onderhoudsdoeleinden, of
 - ii) niet-identificeerbaar zijn gemaakt, of
 - iii) volgens specifieke beveiligingsprocedures worden overgedragen.”
- c) NCC.IDE.A.160 wordt als volgt gewijzigd:
- i) punt b) wordt vervangen door:
- „b) De cockpitgeluidsrecorder dient in staat te zijn om ten minste de gegevens te bewaren die zijn opgenomen gedurende:
1. de voorafgaande 25 uur, in het geval van 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 2021; of
 2. de voorafgaande 2 uur in alle andere gevallen.”
- ii) punt f) wordt vervangen door:
- „f) Indien de cockpitgeluidsrecorder niet afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een toestel dat het mogelijk maakt de plaats van de recorder onder water te bepalen. Uiterlijk op 1 januari 2020 moet dit toestel gedurende minstens 90 dagen kunnen uitzenden onder water. Indien de cockpitgeluidsrecorder afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een automatische plaatsaanduidende noodzender.”.
- d) In NCC.IDE.A.165 wordt punt e) vervangen door:
- „e) Als de vluchtgegevensrecorder niet afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een toestel dat het mogelijk maakt de plaats van de recorder onder water te bepalen. Uiterlijk op 1 januari 2020 moet dit toestel gedurende minstens 90 dagen kunnen uitzenden onder water. Indien de vluchtgegevensrecorder afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een automatische plaatsaanduidende noodzender.”.
- e) In NCC.EDE.A.215 wordt punt a) vervangen door:
- „a) Vliegtuigen worden uitgerust met:
1. een ELT van een willekeurig type of een instrument voor de lokalisatie van luchtvaartuigen dat voldoet aan de eisen van bijlage IV (deel CAT), CAT.GEN.MPA.210 bij Verordening (EU) nr. 965/2012, waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of vóór 1 juli 2008;
 2. een automatische ELT of een de instrument voor de lokalisatie van luchtvaartuigen dat voldoet aan de eisen van bijlage IV (deel CAT), CAT.GEN.MPA.210 bij Verordening (EU) nr. 965/2012, waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op na 1 juli 2008.”

f) In NCC.IDE.A.170 wordt punt d) vervangen door:

„d) Als de recorder niet afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een toestel dat het mogelijk maakt de plaats van de recorder onder water te bepalen. Uiterlijk op 1 januari 2020 moet dit toestel gedurende minstens 90 dagen kunnen uitzenden onder water. Indien de recorder afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een automatische plaatsaanduidende noodzender.”.

g) In NCC.IDE.H.160 wordt punt f) vervangen door:

„f) Indien de cockpitgeluidsrecorder niet afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een toestel dat het mogelijk maakt de plaats van de recorder onder water te bepalen. Uiterlijk op 1 januari 2020 moet dit toestel gedurende minstens 90 dagen kunnen uitzenden onder water. Indien de cockpitgeluidsrecorder afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een automatische plaatsaanduidende noodzender.”.

h) In NCC.IDE.H.165 wordt punt e) vervangen door:

„e) Als de vluchtgegevensrecorder niet afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een toestel dat het mogelijk maakt de plaats van de recorder onder water te bepalen. Uiterlijk op 1 januari 2020 moet dit toestel gedurende minstens 90 dagen kunnen uitzenden onder water. Indien de vluchtgegevensrecorder afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een automatische plaatsaanduidende noodzender.”.

i) In NCC.IDE.H.170 wordt punt d) vervangen door:

„d) Als de recorder niet afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een toestel dat het mogelijk maakt de plaats van de recorder onder water te bepalen. Uiterlijk op 1 januari 2020 moet dit toestel gedurende minstens 90 dagen kunnen uitzenden onder water. Indien de recorder afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een automatische plaatsaanduidende noodzender.”.

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

a) In SPO.GEN.107, onder a), wordt punt 9 vervangen door:

„9) zorgt ervoor dat:

- i) vluchtrecorders tijdens de vlucht niet buiten werking worden gesteld of worden uitgeschakeld;
- ii) in het geval van een ander voorval dan een ongeval of een ernstig incident dat moet worden gemeld overeenkomstig ORO.GEN.160, onder a), de opnames van vluchtrecorders niet met opzet worden gewist; en
- iii) in het geval van een ongeval of een ernstig incident, of wanneer de bewaring van opnames van vluchtrecorders wordt aangestuurd door de onderzoekende autoriteit:
 - A) de opnames van vluchtrecorders niet met opzet worden gewist;
 - B) de vluchtrecorders onmiddellijk na het voltooien van de vlucht worden gedeactiveerd; en
 - C) voorzorgsmaatregelen ter bescherming van de opnames van vluchtrecorders worden genomen vóór het verlaten van de cockpit.”.

b) SPO.GEN.145 wordt als volgt gewijzigd:

i) de titel wordt vervangen door:

„SPO.GEN.145 Behandeling van opnames van vluchtrecorders: bewaring, overlegging, bescherming en gebruik — vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen”

ii) punt a) wordt vervangen door:

„a) Na een ongeval, een ernstig incident of voorval dat door de onderzoeksinstantie is vastgesteld, bewaart de exploitant van een luchtvaartuig de oorspronkelijke opgenomen gegevens gedurende een periode van zestig dagen, tenzij de onderzoeksinstantie anders beslist.”.

- iii) punt f) wordt vervangen door:
- „f) Onverminderd het bepaalde in Verordening (EU) nr. 996/2010 en behalve voor het garanderen van de goede werking van de cockpitgeluidsrecorders, worden de opnames van cockpitgeluidsrecorders niet openbaar gemaakt of gebruikt, tenzij:
- i) er een procedure bestaat voor de behandeling van opnames van cockpitgeluidsrecorders en de schriftelijke weergave daarvan;
 - ii) alle betrokken bemanningsleden en leden van het onderhoudspersoneel vooraf toestemming hebben gegeven; en
 - iii) zij alleen worden gebruikt voor de instandhouding of verbetering van de veiligheid.
- Wanneer de opname van een cockpitgeluidsrecorder wordt geïnspecteerd om de goede werking van de cockpitgeluidsrecorder te garanderen, waarborgt de exploitant de privacy van de opnames van de cockpitgeluidsrecorder en worden de opnames niet openbaar gemaakt of gebruikt voor andere doeleinden dan het waarborgen van de goede werking van de cockpitgeluidsrecorder.”.
- c) SPO.IDE.A.140 wordt als volgt gewijzigd:
- i) punt b) wordt vervangen door:

„b) De cockpitgeluidsrecorder dient in staat te zijn om ten minste de gegevens te bewaren die zijn opgenomen gedurende:

 1. de voorafgaande 25 uur, in het geval van 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 2021; of
 2. de voorafgaande 2 uur in alle andere gevallen.”
 - ii) punt f) wordt vervangen door:

„f) Indien de cockpitgeluidsrecorder niet afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een toestel dat het mogelijk maakt de plaats van de recorder onder water te bepalen. Uiterlijk op 1 januari 2020 moet dit toestel gedurende minstens 90 dagen kunnen uitzenden onder water. Indien de cockpitgeluidsrecorder afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een automatische plaatsaanduidende noodzender.”.
- d) In SPO.IDE.A.145 wordt punt e) vervangen door:
- „e) Als de vluchtgegevensrecorder niet afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een toestel dat het mogelijk maakt de plaats van de recorder onder water te bepalen. Uiterlijk op 1 januari 2020 moet dit toestel gedurende minstens 90 dagen kunnen uitzenden onder water. Indien de vluchtgegevensrecorder afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een automatische plaatsaanduidende noodzender.”.
- e) In SPO.IDE.A.150 wordt punt d) vervangen door:
- „d) Als de recorder niet afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een toestel dat het mogelijk maakt de plaats van de recorder onder water te bepalen. Uiterlijk op 1 januari 2020 moet dit toestel gedurende minstens 90 dagen kunnen uitzenden onder water. Indien de recorder afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een automatische plaatsaanduidende noodzender.”.
- f) In SPO.IDE.A.190 wordt punt a) vervangen door:
- „a) Vliegtuigen worden uitgerust met:
1. een ELT van een willekeurig type of een voorziening voor de lokalisatie van luchtvaartuigen dat voldoet aan de eisen van bijlage IV (deel CAT), CAT.GEN.MPA.210 bij Verordening (EU) nr. 965/2012, waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of vóór 1 juli 2008;
 2. een automatische ELT of een voorziening voor de lokalisatie van luchtvaartuigen dat voldoet aan de eisen van bijlage IV (deel CAT), CAT.GEN.MPA.210 bij Verordening (EU) nr. 965/2012, waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven na 1 juli 2008;
 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.”

g) In SPO.IDE.H.140 wordt punt f) vervangen door:

„f) Indien de cockpitgeluidsrecorder niet afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een toestel dat het mogelijk maakt de plaats van de recorder onder water te bepalen. Uiterlijk op 1 januari 2020 moet dit toestel gedurende minstens 90 dagen kunnen uitzenden onder water. Indien de cockpitgeluidsrecorder afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een automatische plaatsaanduidende noodzender.”.

h) In SPO.IDE.H.145 wordt punt e) vervangen door:

„e) Als de vluchtgegevensrecorder niet afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een toestel dat het mogelijk maakt de plaats van de recorder onder water te bepalen. Uiterlijk op 1 januari 2020 moet dit toestel gedurende minstens 90 dagen kunnen uitzenden onder water. Indien de vluchtgegevensrecorder afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een automatische plaatsaanduidende noodzender.”.

i) In SPO.IDE.H.150 wordt punt d) vervangen door:

„d) Als de recorder niet afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een toestel dat het mogelijk maakt de plaats van de recorder onder water te bepalen. Uiterlijk op 1 januari 2020 moet dit toestel gedurende minstens 90 dagen kunnen uitzenden onder water. Indien de recorder afwerpbaar is, moet hij voorzien zijn van een automatische plaatsaanduidende noodzender.”.
