

II

(Niet-wetgevingshandelingen)

VERORDENINGEN

VERORDENING (EU) 2017/363 VAN DE COMMISSIE

van 1 maart 2017

tot wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012 wat betreft de specifieke goedkeuring van vluchtuitvoeringen met vleugelvliegtuigen met één turbinemotor bij nacht of in instrumentweersomstandigheden en de goedkeuringseisen voor de opleiding met betrekking tot gevaarlijke goederen voor commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen, niet-commerciële vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen en niet-commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen

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) Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 moet de Commissie de nodige uitvoeringsvoorschriften vaststellen waarin de voorwaarden voor het veilige gebruik van luchtvaartuigen worden bepaald. Die voorwaarden zijn vastgesteld bij Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie ⁽²⁾.
- (2) De toepassing van Verordening (EU) nr. 965/2012 op ferryvluchten zou leiden tot een onevenredige administratieve last voor de sector en de bevoegde autoriteiten. Met het oog op de invoering van een meer evenredige en risicogebaseerde benadering voor de toepassing van die verordening zouden eenmalige vluchten zonder passagiers of vracht waarbij het luchtvaartuig wordt getransporteerd voor renovatie, reparatie, onderhoud, inspectie, levering, export of soortgelijke doeleinden, moeten worden vrijgesteld van de toepassing van Verordening (EU) nr. 965/2012.
- (3) In de aanbevolen normen en praktijken van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), als vastgesteld in deel I van bijlage 6 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, ondertekend in Chicago op 7 december 1944, zijn onder meer bepalingen opgenomen voor vluchtuitvoeringen met vleugelvliegtuigen met één turbinemotor bij nacht of in instrumentweersomstandigheden. Die bepalingen bevatten onder meer de eis dat het land van de exploitant bij de goedkeuring van dergelijke vluchtuitvoeringen moet waarborgen dat bepaalde voorwaarden worden nageleefd, inclusief voorwaarden inzake de geïnstalleerde apparatuur, de betrouwbaarheid van de motor, de controle van de motor, de procedures van de exploitant en de opleiding van de cockpitbemanning. Het Unierecht moet op die bepalingen worden afgestemd door ervoor te zorgen dat commerciële luchtvervoersactiviteiten met eenmotorige vleugelvliegtuigen bij nacht of in instrumentweersomstandigheden onderworpen zijn aan de goedkeuring van de bevoegde autoriteit.

⁽¹⁾ PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1.

⁽²⁾ 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).

- (4) Door die aanpassing is de mogelijkheid om door middel van een afwijking eenmotorige vleugelvliegtuigen te gebruiken onder de voorwaarden die zijn uiteengezet in de bestaande vrijstellingen die door de lidstaten zijn verleend overeenkomstig artikel 8, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad ⁽¹⁾, waarin is voorzien in artikel 6, lid 5, van Verordening (EU) nr. 965/2012, niet langer van toepassing. Daarom moet die bepaling worden geschrapt. Die vrijstellingen voor de exploitatie van eenmotorige vleugelvliegtuigen, met inbegrip van de daarin gestelde voorwaarden, moeten worden beschouwd als goedkeuringen door de bevoegde autoriteit, zoals vereist uit hoofde van het aangepaste rechtskader voor een passende periode na de inwerkingtreding van deze verordening, teneinde voor een soepele overgang te zorgen. Na die overgangsperiode mag het niet langer mogelijk zijn om een beroep te doen op dergelijke vrijstellingen, maar zijn de goedkeuringen verplicht. Alle relevante wijzigingen in de exploitatie van die vleugelvliegtuigen moeten tijdens de overgangsperiode nog altijd worden gemeld.
- (5) Exploitanten van commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen, alsmede exploitanten van niet-commerciële vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen of niet-commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen die niet worden gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke goederen, moeten doorgaan met het opzetten en onderhouden van opleidingsprogramma's met betrekking tot gevaarlijke goederen, in overeenstemming met bijlage III (deel-ORO) bij Verordening (EU) nr. 965/2012. Met het oog op de invoering van een meer evenredige en risicogebaseerde benadering bij de toepassing van die regels mag voor de goedkeuring van dergelijke opleidingsprogramma's echter niet langer de goedkeuring van de bevoegde autoriteit vereist zijn.
- (6) Verordening (EU) nr. 965/2012 moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd. In het bijzonder moet bijlage III (deel-ORO) bij die verordening worden gewijzigd om een meer evenredige en risicogebaseerde benadering van de goedkeuringseisen voor opleidingsprogramma's met betrekking tot gevaarlijke goederen vast te stellen en moet een nieuw subdeel betreffende vleugelvliegtuigen met één turbinemotor worden toegevoegd aan bijlage V (deel-SPA) ervan.
- (7) De in deze verordening vervatte maatregelen inzake vleugelvliegtuigen met één turbinemotor zijn gebaseerd op het advies ⁽²⁾ van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart overeenkomstig punt b) van artikel 17, lid 2, 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

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

- 1) Artikel 6, lid 3, wordt vervangen door:

„3. Bij wijze van uitzondering op artikel 5 en onverminderd Verordening (EG) nr. 216/2008 en Verordening (EU) nr. 748/2012 ^(*) van de Commissie in verband met de vliegvergunning, blijven vluchten die verband houden met de introductie of wijziging van luchtvaartuigtypes en die door ontwerp- of productieorganisaties binnen het bereik van hun bevoegdheden worden uitgevoerd, alsmede vluchten zonder passagiers of vracht waarbij het luchtvaartuig wordt getransporteerd voor renovatie, reparatie, onderhoud, inspectie, levering, uitvoer of soortgelijke doeleinden, onderworpen aan de voorwaarden die zijn vastgesteld in de nationale wetgeving van de lidstaten.

^(*) 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).”

- 2) Artikel 6, lid 5, wordt vervangen door:

„5. Tot en met 2 september 2017 worden vrijstellingen die zijn verleend vóór 22 maart 2017 overeenkomstig artikel 8, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 3922/91, als bedoeld in artikel 6, lid 5, van Verordening (EU) nr. 965/2012, zoals van toepassing vóór 22 maart 2017, beschouwd als goedkeuringen als bedoeld in punt a) van CAT.POL.A.300 van bijlage IV (deel-CAT). Na 2 september 2017 zijn deze vrijstellingen niet langer geldig voor de exploitatie van eenmotorige vleugelvliegtuigen.

⁽¹⁾ Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart (PB L 373 van 31.12.1991, blz. 4).

⁽²⁾ Advies van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart nr. 06/2015 van 11 november 2015 voor een verordening van de Commissie tot vaststelling van technische bijzondere goedkeuringseisen voor vluchtuitvoeringen met luchtvaartuigen met één turbinemotor bij nacht of in instrumentweersomstandigheden.

Als een wijziging in de exploitatie van die vleugelvliegtuigen die van invloed is op de voorwaarden van deze vrijstellingen, wordt overwogen tussen 22 maart 2017 en 2 september 2017, wordt die beoogde wijziging voordat zij wordt uitgevoerd meegedeeld aan de Commissie en het Agentschap. De Commissie en het Agentschap beoordelen de beoogde wijziging overeenkomstig artikel 14, lid 5, van Verordening (EG) nr. 216/2008.”.

- 3) De bijlagen II, III, IV en V 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, 1 maart 2017.

Voor de Commissie
De voorzitter
Jean-Claude JUNCKER

BIJLAGE

De bijlagen II, III, IV en V bij Verordening (EU) nr. 965/2012 worden als volgt gewijzigd:

1) In bijlage II (deel-ARO) wordt aanhangsel II vervangen door:

„Aanhangsel II

ACTIVITEITENSPECIFICATIES (behoudens de goedgekeurde voorwaarden in het vluchthandboek)				
Contactgegevens van uitgevende autoriteit Telefoon (1): _____; Fax _____; E-mail: _____				
AOC (2): _____		Naam van de exploitant (3): _____		Handtekening: _____
Dba handelsnaam: _____		Datum (4): _____		
Nr. activiteitenpecificaties: _____				
Model luchtvaartuig (5): _____				
Registratiekentekens (6): _____				
Soorten activiteiten: Commercieel luchtvervoer				
<input type="checkbox"/> Passagiers		<input type="checkbox"/> Vracht		<input type="checkbox"/> Andere (7): _____
Activiteitengebied (8): _____				
Speciale beperkingen (9): _____				
Specifieke erkenningen:	Ja	Neen	Specificatie (10)	Opmerkingen
Gevaarlijke goederen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Slechtzichtvluchten Start Nadering en landing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT (11) ... RVR (12): m DA/H: ft RVR: m	
RVSM (13) <input type="checkbox"/> N.v.t.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS (14) <input type="checkbox"/> N.v.t.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maximale uitwijktijd (15): min.	
Complexe navigatiespecificaties voor PBN-activiteiten (16)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(17)
Minimumprestatiespecificaties op het gebied van navigatie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Activiteiten met vleugelvliegtuigen met één turbinemotor bij nacht of in instrumentweersomstandigheden (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(18)	
Helikoptervluchten met NVIS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Takeloperaties met een helikopter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Medische noodhulpvluchten per helikopter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Offshorehelikopteroperaties	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Opleiding van de cabinebemanning (19)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Afgifte van het cabinebemanningsattest (20)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Permanente luchtwaardigheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(21)	
Overig (22)				

- (¹) Telefoon- en faxnummer(s) van de bevoegde autoriteit, met de landcode. E-mailadres, indien beschikbaar.
- (²) Bijbehorend nummer van het air operator certificate (AOC) invullen.
- (³) Geregistreerde naam en handelsnaam (indien verschillend) van de exploitant invullen. Voeg „Dba” („Doing business as”) toe vóór de handelsnaam.
- (⁴) Datum van afgifte van de activiteitenspecificaties (dd-mm-jjjj) en handtekening van de vertegenwoordiger van de bevoegde autoriteit.
- (⁵) ICAO-aanduiding van het merk, model en (master)serienummer, indien aangewezen, van het luchtvaartuig (bv. Boeing-737-3K2 of Boeing-777-232).
- (⁶) De registratiekentekens zijn opgenomen in de activiteitenspecificaties of in het vluchthandboek. In het laatste geval dienen de desbetreffende activiteitenspecificaties te verwijzen naar de bijbehorende bladzijde in het vluchthandboek. Indien niet alle specifieke erkenningen van toepassing zijn op het luchtvaartuigmodel, kunnen de registratiekentekens van het luchtvaartuig worden ingevoerd in de kolom voor opmerkingen bij de desbetreffende specifieke erkenning.
- (⁷) Ander type vervoer (nader te specificeren; bijv. medische noodhulpvluchten).
- (⁸) Een lijst van de geografische gebieden waar de activiteiten mogen plaatsvinden (met aanduiding van geografische coördinaten of specifieke routes, vluchtinformatieregio of nationale of regionale grenzen).
- (⁹) Opsomming van toepasselijke speciale beperkingen (bijv. alleen VFR, alleen overdag e.d.).
- (¹⁰) Vermeld in deze kolom de meest permissieve criteria voor iedere erkenning of het erkenningstype (met de betreffende criteria).
- (¹¹) 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.
- (¹²) Goedgekeurde minimale zichtbare baanlengte voor starten invullen (in meter). Wanneer verschillende erkenningen worden afgegeven, kan één regel per erkenning worden gebruikt.
- (¹³) Het vakje „N.v.t.” mag alleen worden aangekruist als de maximale wolkenbasis voor het luchtvaartuig lager is dan FL290.
- (¹⁴) ETOPS (Extended range operations) is op dit moment alleen van toepassing op tweemotorige vliegtuigen. Het vakje „N.v.t.” mag daarom worden aangekruist als het luchtvaartuigmodel meer of minder dan twee motoren telt.
- (¹⁵) De drempelafstand mag ook worden vermeld (in NM), evenals het motortype.
- (¹⁶) PBN (Performance-based navigation): één regel per complexe PBN-specifieke goedkeuring (bijv. RNP AR APCH), met passende beperkingen vermeld in de kolommen „Specificaties” en/of „Opmerkingen”. Individuele goedkeuringen van specifieke RNP AR APCH-procedures kunnen worden opgenomen in de activiteitenspecificaties of in het vluchthandboek. In het laatste geval dienen de desbetreffende activiteitenspecificaties te verwijzen naar de bijbehorende bladzijde in het vluchthandboek.
- (¹⁷) Geef aan of de specifieke erkenning is beperkt tot bepaalde baaneinden en/of luchtvaartterreinen.
- (¹⁸) Specifieke combinatie van casco en motor invullen.
- (¹⁹) Erkenning voor de verstrekking van de opleiding en examinering die aanvragers van een cabinebemanningsattest moeten voltooien, zoals aangegeven in bijlage V (deel-CC) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011.
- (²⁰) Erkenning voor de afgifte van cabinebemanningsattesten, zoals gespecificeerd in bijlage V (deel-CC) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011.
- (²¹) De naam van de persoon/organisatie die verantwoordelijk is voor het behoud van de permanente luchtwaardigheid van het luchtvaartuig en een verwijzing naar de regelgeving waarbij deze werkzaamheden worden vereist, d.w.z. bijlage I (deel-M), subdeel G, bij Verordening (EU) nr. 1321/2014.
- (²²) Overige erkenningen of gegevens kunnen hier worden ingevuld. Gebruik één regel (of een blok met meerdere regels) per toestemming (bijv. korte landingen, steile nadering, helikoptervluchten naar/van een gebied van algemeen belang, helikoptervluchten boven een vijandige omgeving buiten een agglomeratie, helikoptervluchten zonder capaciteit voor een veilige noodlanding, activiteiten met verhoogde dwarshellingshoeken, maximale afstand van een adequaat luchtvaartterrein voor tweemotorige vleugelvliegtuigen zonder ETOPS-erkenning, luchtvaartuigen die worden gebruikt voor niet-commerciële activiteiten).

EASA-FORMULIER 139 versie 3.”;

2) bijlage III (deel-ORO) wordt als volgt gewijzigd:

a) in ORO.GEN.110 worden de punten j) en k) vervangen door:

„j) De exploitant stelt voor zijn personeel opleidingsprogramma's met betrekking tot gevaarlijke goederen op en onderhoudt deze programma's, zoals vereist uit hoofde van de technische instructies. Deze opleidingsprogramma's moeten in verhouding staan tot de verantwoordelijkheden van het personeel. Opleidingsprogramma's van exploitanten die commerciële luchtvervoersactiviteiten uitvoeren, al dan niet voor het vervoer van gevaarlijke goederen, en van exploitanten die andere activiteiten uitvoeren dan de commerciële vluchtuitvoeringen bedoeld in de punten b), c) en d) van ORO.GEN.005 waarbij gevaarlijke stoffen worden vervoerd, moeten worden beoordeeld en goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.

k) Onverminderd punt j) zorgen exploitanten die commerciële activiteiten met de volgende luchtvaartuigen uitvoeren ervoor dat de vliegtuigbemanning een passende opleiding of briefing met betrekking tot gevaarlijke goederen heeft gekregen, zodat ze niet-aangegeven gevaarlijke goederen kunnen herkennen die door passagiers of als vracht aan boord zijn gebracht:

1) een zweefvliegtuig;

2) een ballon;

3) een eenmotorig, door een propeller aangedreven vliegtuig met een maximale gecertificeerde startmassa van 5 700 kg of minder en een maximale operationele passagiersconfiguratie van 5 of minder dat in een vlucht opstijgt en landt op hetzelfde luchtvaartterrein of dezelfde operatielocatie, bij VFR-vluchten overdag, of

4) een andere dan complexe motoraangedreven, eenmotorige helikopter met een maximale operationele passagiersconfiguratie van 5 of minder die in een vlucht opstijgt en landt op hetzelfde luchtvaartterrein of dezelfde operatielocatie, bij VFR-vluchten overdag.”;

b) in ORO.FC.A.250 wordt punt a) vervangen door:

„a) Houders van een bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger voor vleugelvliegtuigen (CPL(A)) mogen enkel in de volgende gevallen optreden als gezagvoerder in commercieel luchtvervoer op vleugelvliegtuigen met één piloot:

- 1) bij het uitvoeren van passagiersvluchten onder zichtvliegvoorschriften (VFR) buiten een straal van 50 zeemijl (90 km) van een luchtvaartterrein van vertrek, heeft hij of zij ten minste 500 vlieguren op vliegtuigen of is hij of zij in het bezit van een geldige bevoegdverklaring instrumentvliegen;
- 2) bij gebruik van een meermotorig type onder instrumentvliegvoorschriften (IFR) heeft hij of zij ten minste 700 vlieguren op vliegtuigen, waaronder 400 uur als gezagvoerder. Deze uren omvatten 100 uur onder instrumentvliegvoorschriften en 40 uur met meermotorige vliegtuigen. De 400 uur als gezagvoerder mogen worden vervangen door uren als tweede piloot van een bemanning die bestaat uit meer dan één piloot, als voorgeschreven in het vluchthandboek, met dien verstande dat elke twee uren als tweede piloot overeenkomen met één uur als gezagvoerder;
- 3) bij gebruik van een eenmotorig type onder instrumentvliegvoorschriften (IFR) heeft hij of zij ten minste 700 vlieguren op vliegtuigen, waaronder 400 uur als gezagvoerder. Deze uren omvatten 100 uren onder IFR. De 400 uur als gezagvoerder mogen worden vervangen door uren als tweede piloot van een bemanning die bestaat uit meer dan één piloot, als voorgeschreven in het vluchthandboek, met dien verstande dat elke twee uren als tweede piloot overeenkomen met één uur als gezagvoerder.”;

3) bijlage IV (deel-CAT) wordt als volgt gewijzigd:

a) CAT.OP.MPA.136 wordt vervangen door:

„CAT.OP.MPA.136 Vliegroutes en vlieggebieden — eenmotorige vleugelvliegtuigen

Tenzij de bevoegde autoriteit hiervoor toestemming heeft verleend overeenkomstig bijlage V (deel-SPA), Subdeel L — VLUCHTUITVOERINGEN MET VLEUGELVLIEGTUIGEN MET ÉÉN TURBINEMOTOR BIJ NACHT OF IN INSTRUMENTWEERSOMSTANDIGHEDEN (SET-IMC), dient de exploitant ervoor te zorgen dat vluchten met eenmotorige vleugelvliegtuigen alleen worden uitgevoerd langs routes of in gebieden waar oppervlakken beschikbaar zijn waar een veilige noodlanding kan worden uitgevoerd.”;

b) in CAT.OP.MPA.180 wordt punt a) vervangen door:

„a) Wanneer het wegens weeromstandigheden of de prestaties van het luchtvaartuig niet mogelijk is het luchtvaartterrein van vertrek te gebruiken als startuitwijkvluchtvaartterrein, kiest de exploitant een ander geschikt startuitwijkvluchtvaartterrein dat niet verder van het luchtvaartterrein van vertrek ligt dan:

1. voor tweemotorige vliegtuigen:
 - i) één uur vliegtijd met één uitgevallen motor bij de daarvoor in het vlieghandboek aangegeven kruissnelheid in standaard windstille omstandigheden op basis van de werkelijke startmassa, of
 - ii) de volgens bijlage V (deel-SPA), subdeel F, goedgekeurde ETOPS-uitwijktijd, onverminderd eventuele MUL-bepalingen, met een maximum van twee uur, met één uitgevallen motor bij de daarvoor in het vlieghandboek aangegeven kruissnelheid in standaard windstille omstandigheden op basis van de werkelijke startmassa;
2. voor drie- en viermotorige vliegtuigen, twee uur vliegtijd met één uitgevallen motor bij de daarvoor in het vlieghandboek aangegeven kruissnelheid in standaard windstille omstandigheden op basis van de werkelijke startmassa;
3. voor vluchtuitvoeringen overeenkomstig bijlage V (deel-SPA), Subdeel L — VLUCHTUITVOERINGEN MET VLEUGELVLIEGTUIGEN MET ÉÉN TURBINEMOTOR BIJ NACHT OF IN INSTRUMENTWEERSOMSTANDIGHEDEN (SET-IMC), 30 minuten vliegtijd bij normale kruissnelheid in standaard windstille omstandigheden op basis van de werkelijke startmassa.

Als in het geval van meermotorige vleugelvliegtuigen het vlieghandboek geen kruissnelheid met één uitgevallen motor aangeeft, is de snelheid voor de berekening de snelheid die is bereikt met de andere motor (en) op maximaal duurvermogen.”;

c) in punt CAT.POL.A.300 wordt punt a) vervangen door:

„a) Tenzij de bevoegde autoriteit hiervoor toestemming heeft verleend overeenkomstig bijlage V (deel-SPA), Subdeel L — VLUCHTUITVOERINGEN MET VLEUGELVLIEGTUIGEN MET ÉÉN TURBINEMOTOR BIJ NACHT OF IN INSTRUMENTWEERSOMSTANDIGHEDEN (SET-IMC), mag de exploitant niet met een eenmotorig vliegtuig vliegen:

1) bij nacht, of

2) in instrumentweersomstandigheden (IMC), tenzij speciale zichtvliegvoorschriften (VFR) worden gevolgd.”;

d) CAT.POL.A.320 wordt vervangen door:

„CAT.POL.A.320 En-route — eenmotorige vliegtuigen

a) In de voor de vlucht verwachte weersomstandigheden moet het vliegtuig, als zich een motorstoring voordoet, een plaats kunnen bereiken waar een veilige noodlanding kan worden gemaakt, tenzij de exploitant door de bevoegde autoriteit is goedgekeurd overeenkomstig bijlage V (deel-SPA), Subdeel L — VLUCHTUITVOERINGEN MET VLEUGELVLIEGTUIGEN MET ÉÉN TURBINEMOTOR BIJ NACHT OF IN INSTRUMENTWEERSOMSTANDIGHEDEN (SET-IMC) en gebruikmaakt van een risicoperiode.

b) Voor de toepassing van punt a) wordt aangenomen dat op het punt waarop de motor uitvalt:

1) het vliegtuig, met de motor werkend in overeenstemming met de bepalingen inzake maximaal duurvermogen, niet op een grotere hoogte vliegt dan die waarop de stijgsnelheid gelijk is aan 300 ft per minuut, en

2) de en-route-gradiënt gelijk is aan de bruto-daalgradiënt, verhoogd met een gradiënt van 0,5 %.”;

4) in bijlage V (deel-SPA) wordt het volgende Subdeel L toegevoegd:

„SUBDEEL L

VLUCHTUITVOERINGEN MET VLEUGELVLIEGTUIGEN MET ÉÉN TURBINEMOTOR BIJ NACHT OF IN INSTRUMENTWEERSOMSTANDIGHEDEN (SET-IMC)

SPA.SET-IMC.100 SET-IMC-*vluchtuitvoeringen*

Bij commerciële luchtvervoersactiviteiten worden vleugelvliegtuigen met één turbinemotor bij nacht of in instrumentweersomstandigheden alleen gebruikt als de exploitant een SET-IMC-goedkeuring heeft gekregen van de bevoegde autoriteit.

SPA.SET-IMC.105 Goedkeuring voor SET-IMC-*vluchtuitvoeringen*

Om van de bevoegde autoriteit een SET-IMC-goedkeuring te krijgen, verstrekt de exploitant het bewijs dat aan alle volgende voorwaarden is voldaan:

- a) de turbinemotor heeft voor de specifieke combinatie van casco en motor een aanvaardbaar betrouwbaarheidsniveau bereikt tijdens gebruik door de wereldvloot;
- b) om de beoogde niveaus van permanente luchtwaardigheid en betrouwbaarheid van het vliegtuig en het aandrijfsysteem te waarborgen, heeft de exploitant overeenkomstig bijlage I (deel M) bij Verordening (EU) nr. 1321/2014 specifieke onderhoudsinstructies en -procedures opgesteld en in zijn onderhoudsprogramma opgenomen, met inbegrip van:
 1. een trendbewakingsprogramma voor de motor, behalve voor vliegtuigen waarvan het individuele bewijs van luchtwaardigheid na 31 december 2004 is afgegeven en die beschikken over een automatisch trendbewakingsstelsel;
 2. een betrouwbaarheidsprogramma voor de voortstuwing en aanverwante systemen;
- c) de samenstelling van de cockpitbemanning en een opleidings-/controleprogramma voor de leden van de cockpitbemanning die bij deze vluchtuitvoeringen zijn betrokken, zijn vastgesteld;

- d) er zijn operationele procedures vastgesteld waarin het volgende wordt gespecificeerd:
1. de te vervoeren uitrusting, met inbegrip van de operationele beperkingen ervan en de toepasselijke vermeldingen in de minimumuitrustingslijst (MUL);
 2. de vluchtplanning;
 3. de normale procedures;
 4. de noodprocedures, met inbegrip van procedures voor een storing in het voortstuwingsstelsel, alsook noodlandingsprocedures in alle weersomstandigheden;
 5. monitoring en melding van incidenten.
- e) er is een risicobeoordeling uitgevoerd, met inbegrip van de vaststelling van een aanvaardbare risicoperiode indien een exploitant van plan is er gebruik van te maken.

SPA.SET-IMC.110 Uitrustingsvereisten voor SET-IMC-vluchtuitvoeringen

Vliegtuigen die worden gebruikt voor SET-IMC-vluchtuitvoeringen moeten de volgende apparatuur aan boord hebben:

- a) twee afzonderlijke elektriciteitsvoorzieningsystemen die elk op zichzelf voldoende vermogen kunnen leveren voor alle essentiële vluchtinstrumenten, navigatiesystemen en vliegtuigsystemen die zijn vereist voor de voortzetting van de vlucht naar de bestemmings- of uitwijkvluchthaven;
- b) twee standaardwijzers met onafhankelijke stroombronnen;
- c) voor passagiersdiensten, schouderriemen of een veiligheidsgordel met diagonale schouderband voor elke passagiersstoel;
- d) weerradarapparatuur;
- e) in een vliegtuig met drukcabine, voldoende aanvullende zuurstof voor alle inzittenden om volgend op een motorstoring op de hoogste gecertificeerde kruishoogte en uitgaande van de maximale cabinelekkage, een daling mogelijk te maken tegen de best mogelijke glij snelheid en in de best mogelijke glijvluchtconfiguratie tot een doorlopende cabinedrukhoogte van minder dan 13 000 ft is bereikt;
- f) een gebiedsnavigatiesysteem dat kan worden geprogrammeerd met de posities van landingsterreinen en dat de bemanning voorziet van laterale geleiding naar die terreinen;
- g) een radiohoogtemeter;
- h) een landingslicht dat op het glijpad met uitgeschakelde motor het landingsdoelpunt kan verlichten vanop een afstand van 200 ft;
- i) een noodaggregaat met voldoende capaciteit en werkingsduur om, nadat alle stroomvoorzieningen zijn uitgevallen, onder extra belasting stroom te leveren voor al het volgende:
 1. de essentiële vlieg- en gebiedsnavigatie-instrumenten tijdens een daalvlucht vanaf de maximale vlieghoogte na een motorstoring;
 2. de middelen om de motor één keer te kunnen herstarten;
 3. indien nodig, het uitklappen van het landingsgestel en de landingskleppen;
 4. het gebruik van de radiohoogtemeter tijdens de landingsnadering;
 5. het landingslicht;
 6. één pitotbuisverwarming;
 7. indien geïnstalleerd, de elektrische middelen voor voldoende bescherming tegen de belemmering van het zicht van de piloot bij de landing;

- j) een ontstekingsstelsel dat automatisch wordt geactiveerd of manueel kan worden bediend bij de start en de landing en tijdens de vlucht in zichtbare vochtigheid;
 - k) een inrichting die voortdurend het smeersysteem van de aandrijflijn controleert op de aanwezigheid van brokstukken die een storing in een onderdeel van de aandrijving kunnen veroorzaken, met inbegrip van een waarschuwingslicht in de cockpit;
 - l) een noodbediening voor het motorvermogen, die het in geval van een redelijk waarschijnlijke storing in de brandstofcontrole-eenheid mogelijk maakt om de motor met voldoende vermogen verder te laten werken zodat de vlucht veilig kan worden voltooid.”
-