

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2019/1384 VAN DE COMMISSIE

van 24 juli 2019

tot wijziging van de Verordeningen (EU) nr. 965/2012 en (EU) nr. 1321/2014 met betrekking tot het gebruik van luchtvaartuigen die zijn vermeld op een vergunning tot vluchtuitvoering voor niet-commerciële luchtvervoersactiviteiten en gespecialiseerde vluchtuitvoeringen, de vaststelling van operationele voorschriften voor het uitvoeren van onderhoudscontrolevluchten, de vaststelling van regels voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen met beperkt cabinepersoneel aan boord en het aanbrengen van redactionele aanvullingen met betrekking tot de eisen inzake vluchtuitvoeringen

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad ⁽¹⁾, en met name artikel 17, lid 1, en artikel 31,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie ⁽²⁾ zijn gedetailleerde regels vastgesteld voor commerciële luchtvervoersactiviteiten, voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen en andere dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen, voor gespecialiseerde commerciële vluchtuitvoeringen en gespecialiseerde niet-commerciële vluchtuitvoeringen en bepaalde gespecialiseerde commerciële luchtvaartactiviteiten met een hoog risico. In die regels wordt geen rekening gehouden met het feit dat hetzelfde luchtvaartuig tijdens zijn levensduur verschillende soorten activiteiten zou kunnen uitvoeren.
- (2) Daarom moeten voor de wijziging van het gebruik van het luchtvaartuig van commerciële luchtvervoersactiviteiten naar niet-commerciële vluchtuitvoeringen of gespecialiseerde vluchtuitvoeringen nieuwe regels voor het continue gebruik van dat luchtvaartuig worden ingevoerd. Die regels moeten flexibel genoeg zijn om het gebruik van dezelfde luchtvaartuigen mogelijk te maken door exploitanten die niet-commerciële of gespecialiseerde vluchtuitvoeringen verrichten zonder het luchtvaartuig te schrappen in de vergunning tot vluchtuitvoering (air operator certificate, AOC). Dit nieuwe operationele kader moet ook een vlotte uitvoering van en een doeltreffend toezicht op die vluchtuitvoeringen waarborgen zonder dat de veiligheid ervan in het gedrang komt.
- (3) Overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012 moet de bevoegde autoriteit de verschillende operationele procedures goedkeuren die een houder van een AOC toepast op zijn verschillende niet-commerciële vluchtuitvoeringen. Die vereiste houdt een ongelijke behandeling tussen AOC-houders en niet-commerciële exploitanten voor hetzelfde soort vluchtuitvoeringen in en moet daarom worden geschrapt om consistente regelgeving te waarborgen.
- (4) Op basis van veiligheidsaanbevelingen en de respons van de lidstaten en belanghebbenden, waaronder normaliseringsinspecties, is de Commissie van mening dat Verordening (EU) nr. 965/2012 moet worden bijgewerkt om rekening te houden met de stand van de techniek en de beste praktijken met betrekking tot diverse eisen inzake vluchtuitvoeringen. Er moeten redactionele wijzigingen worden aangebracht om diverse verwijzingen naar de ingetrokken verordeningen, namelijk de Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie ⁽³⁾ en Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁴⁾, bij te werken. Bovendien moet een nieuwe formulering worden toegevoegd om verschillende bestaande bepalingen te verduidelijken.

⁽¹⁾ PB L 212 van 22.8.2018, 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).

⁽³⁾ Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie van 20 november 2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PB L 315 van 28.11.2003, blz. 1).

⁽⁴⁾ 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 (PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1).

- (5) Er hebben zich een aantal luchtvaartongevallen of -incidenten voorgedaan tijdens vluchten met luchtvaartuigen die pas een onvolledig of ongepast onderhoud hadden gekregen of tijdens vluchten die werden uitgevoerd om te controleren of het onderhoud van het luchtvaartuig toereikend was ("onderhoudscontrolevluchten"). In het licht van het ongeval met een Airbus A320-232 op 27 november 2008 voor de kust van Canet-Plage (Frankrijk) moet Verordening (EU) nr. 965/2012 worden gewijzigd om deze categorie van vluchten nauwkeurig te definiëren en om, waar nodig, de minimumeisen voor cabinepersoneel en de in acht te nemen procedures bij de voorbereiding en de uitvoering van die vluchten, vast te stellen.
- (6) Bovendien moeten voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen zonder cabinepersoneel aan boord minder strenge eisen worden ingevoerd voor luchtvaartuigen met een maximale operationele passagiersconfiguratie (MOPSC) van meer dan 19 en met maximaal 19 passagiers, als aan bepaalde voorwaarden is voldaan. Exploitanten mogen deze minder strenge eisen alleen toepassen samen met passende maatregelen om de risico's van dergelijke vluchtuitvoeringen te beperken.
- (7) Volgens Verordening (EU) nr. 965/2012 moeten exploitanten van commerciële luchtvervoersactiviteiten passagiers informeren en hen een kaart met veiligheidsaanwijzingen geven waarop de werking van de nooduitrusting en de nooduitgangen waarvan passagiers waarschijnlijk gebruik zouden kunnen maken, worden afgebeeld. Verordening (EU) nr. 965/2012 zou een nieuwe definitie van nooduitgangen moeten bevatten.
- (8) Verordening (EU) nr. 965/2012 zou daarom overeenkomstig bijlage I bij deze verordening moeten worden gewijzigd.
- (9) Na een wijziging van het gebruik van het luchtvaartuig van commerciële luchtvervoersactiviteiten naar niet-commerciële vluchtuitvoeringen of gespecialiseerde vluchtuitvoeringen moet de verantwoordelijkheid voor de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen die onder die wijziging vallen op het niveau van de AOC-houder worden bewaard. Daarom moeten de bijlagen I (deel-M) en Vb (deel-ML) bij Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie ⁽⁵⁾ dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (10) Het Agentschap heeft ontwerpuitvoeringsvoorschriften opgesteld en deze als adviezen ⁽⁶⁾ bij de Commissie ingediend overeenkomstig de artikelen 75 en 76 van Verordening (EU) 2018/1139.
- (11) De maatregelen van deze verordening zijn in overeenstemming met het advies van het in artikel 127 van Verordening (EU) 2018/1139 bedoelde comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen in Verordening (EU) nr. 965/2012

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

1) In artikel 2 wordt punt 7 vervangen door:

"7. "Gespecialiseerde vluchtuitvoering": iedere andere vluchtuitvoering dan een commerciële luchtvervoersactiviteit waarbij een luchtvaartuig wordt gebruikt voor gespecialiseerde activiteiten zoals landbouw, bouw, fotografie, landmeetkunde, observatie en patrouilles, luchtreclame en onderhoudscontrolevluchten."

2) Artikel 6, lid 3, onder b), wordt vervangen door:

"b) vluchten zonder passagiers of vracht waarbij het vliegtuig of de helikopter wordt getransporteerd voor renovatie, reparatie, inspectie, levering, uitvoer of soortgelijke doeleinden, op voorwaarde dat het luchtvaartuig niet op een vergunning tot vluchtuitvoering of op een verklaring voorkomt."

⁽⁵⁾ Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie van 26 november 2014 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PB L 362 van 17.12.2014, blz. 1).

⁽⁶⁾ Advies nr. 04/2017 van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart van 29 juni 2017 voor een ontwerpverordening van de Commissie betreffende de herziening van de regels inzake vluchtuitvoeringen en de permanente luchtwaardigheid en Advies nr. 01/2017 van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart van 7 maart 2017 voor een ontwerpverordening van de Commissie betreffende de herziening van de regels inzake vluchtuitvoeringen met betrekking tot onderhoudscontrolevluchten.

- 3) Het volgende artikel 9 bis bis wordt ingevoegd:

“Artikel 9 bis bis

Eisen ten aanzien van de cockpitbemanning voor onderhoudscontrolevluchten

Een piloot die vóór 20 augustus 2019 gezagvoerder is geweest op een onderhoudscontrolevlucht die overeenkomstig de definitie van SPO.SPEC.MCF.100 in bijlage VIII is gecategoriseerd als een onderhoudscontrolevlucht van niveau A, wordt vrijgesteld van de naleving van SPO.SPEC.MCF.115, onder a), punt 1, van die bijlage. In dat geval dient de exploitant te waarborgen dat de gezagvoerder wordt geïnstrueerd over de vastgestelde verschillen tussen de exploitatiepraktijken die zijn vastgesteld vóór 20 augustus 2019, en de verplichtingen in de secties 5 en 6 van subdeel E van bijlage VII bij deze verordening, met inbegrip van die welke zijn afgeleid van de daarmee verband houdende procedures die door de exploitant zijn vastgesteld.”.

- 4) De bijlagen I, II, III, IV, V, VI, VII en VIII worden gewijzigd overeenkomstig bijlage I bij deze verordening.

Artikel 2

Wijzigingen in Verordening (EU) nr. 1321/2014

Bijlage I (deel-M) en bijlage Vb (deel-ML) bij Verordening (EU) nr. 1321/2014 worden gewijzigd overeenkomstig bijlage II bij deze verordening.

Artikel 3

Inwerkingtreding en toepassing

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, 24 juli 2019.

Voor de Commissie

De voorzitter

Jean-Claude JUNCKER

BIJLAGE I

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

1) Bijlage I (deel-DEF) wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 17 wordt vervangen door:

“17. “Categorie A-helikopter”: een meermotorige helikopter die is ontworpen met motor- en systeemisolatiekenmerken die zijn vastgelegd in de toepasselijke certificeringsspecificatie en waarmee kan worden gevlogen met start- en landingsgegevens die zijn vastgelegd in een concept voor storing van de kritieke motor dat voorziet in een adequaat aangewezen oppervlak en een adequate functionele capaciteit waarmee de vlucht veilig kan worden voortgezet of de start veilig kan worden afgebroken indien zich een motorstoring voordoet.”;

b) het volgende punt 45 bis wordt ingevoegd:

“45 bis. “Nooduitgang”: een geïnstalleerde uitgang voor het verlaten van het luchtvaartuig die optimale mogelijkheden biedt om de cockpit en de cabine binnen een passende tijdsspanne te evacueren en die bestaat uit een deur op grondniveau, een noodraam of een ander type uitgang, bijvoorbeeld een luik in de cockpit en een uitgang in de staartkegel.”;

c) het volgende punt 48 bis wordt ingevoegd:

“48 bis. “Cockpitbemanningslid”: een bemanningslid dat in het bezit is van een bewijs van bevoegdheid en belast is met taken die van essentieel belang zijn voor de vluchttuitvoering met een luchtvaartuig tijdens een vluchtdienstperiode.”;

d) het volgende punt 49 bis wordt ingevoegd:

“49 bis. “Vliegdiensstofficier” of “vluchtadviseur”: een persoon die door de exploitant is aangewezen om de controle van en het toezicht op vluchttuitvoeringen te verrichten, die daarvoor naar behoren gekwalificeerd is en die de gezagvoerder instrueert en/of bijstaat voor het veilige verloop van de vlucht.”;

e) het volgende punt 76 bis wordt ingevoegd:

“76 bis. “Onderhoudscontrolevlucht (maintenance check flight, MCF)”: een vlucht met een luchtvaartuig met een luchtwaardigheidscertificaat of een vliegvergunning, die wordt uitgevoerd om problemen op te sporen of om de werking van een of meer systemen, onderdelen of uitrustingsstukken na onderhoud te controleren als de werking van de systemen, onderdelen of uitrustingsstukken niet kan worden vastgesteld tijdens grondcontroles, en die wordt uitgevoerd in een van de volgende situaties:

a) als vereist in het onderhoudshandboek van het luchtvaartuig (aircraft maintenance manual, AMM) of andere onderhoudsgegevens die zijn uitgegeven door een houder van de ontwerpgoedkeuring die verantwoordelijk is voor de permanente luchtwaardigheid van het luchtvaartuig;

b) na onderhoud, als vereist door de exploitant of voorgesteld door de organisatie die verantwoordelijk is voor de permanente luchtwaardigheid van het luchtvaartuig;

c) als gevraagd door de onderhoudsorganisatie ter controle van een geslaagde herstelling van een defect;

d) om te helpen bij het isoleren van storingen of het opsporen van problemen.”;

f) de volgende punten 95 bis en 95 ter worden ingevoegd:

“95 bis. “Systeem voor het vervoer van personen (personnel-carrying device system, PCDS)”: een systeem dat bestaat uit een of meer toestellen, dat aan een takel of vrachthaak is bevestigd of op het casco van het hefschroefvliegtuig is aangebracht tijdens vluchttuitvoeringen met menselijke externe vracht (human external cargo, HEC) of takeloperaties met een helikopter (helicopter hoist operations, HHO). De toestellen beschikken over de nodige structurele capaciteit en kenmerken voor het vervoer van inzittenden buiten de helikopter, bv. een veiligheidsharnas met of zonder snelopener en strop met een verbindingsring, een starre mand of kooi;

95 bis. “Systeem voor het vervoer van één persoon (simple personnel-carrying device system, simple PCDS)”: een PCDS dat:

- a) voldoet aan een geharmoniseerde norm krachtens Verordening (EU) 2016/425 van het Europees Parlement en de Raad (*) of Richtlijn 2006/42/EG van het Europees Parlement en de Raad (**);
- b) is ontworpen om slechts één persoon (bijvoorbeeld de takel- of vrachthaakoperator, taakspecialist of fotograaf) binnen te cabine te houden of niet meer dan twee personen buiten de cabine te houden;
- c) geen starre structuur is zoals een kooi, platform of mand.

(*) Verordening (EU) 2016/425 van het Europees Parlement en de Raad van 9 maart 2016 betreffende persoonlijke beschermingsmiddelen en tot intrekking van Richtlijn 89/686/EEG van de Raad (PB L 81 van 31.3.2016, blz. 51).

(**) Richtlijn 2006/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006 betreffende machines en tot wijziging van Richtlijn 95/16/EG (PB L 157 van 9.6.2006, blz. 24).”;

g) het volgende punt 103 bis wordt ingevoegd:

“103 bis. “Luchtverkeersregels”: de regels die zijn vastgesteld in Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie (*).

(*) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en Verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 (PB L 281 van 13.10.2012, blz. 1).”.

2) Bijlage II (deel-ARO) wordt als volgt gewijzigd:

a) ARO.GEN.120 wordt als volgt gewijzigd:

i) de punten a), b) en c) worden vervangen door:

“a) Het Agentschap stelt aanvaardbare wijzen van naleving (acceptable means of compliance, AMC) op die mogen worden gebruikt om overeenstemming te bereiken met Verordening (EU) 2018/1139 en de gedelegeerde en uitvoeringshandelingen daarvan.

b) Er mag gebruik worden gemaakt van alternatieve wijzen van naleving om overeenstemming te bereiken met Verordening (EU) 2018/1139 en de gedelegeerde en uitvoeringshandelingen daarvan.

c) De bevoegde autoriteit werkt een systeem uit om consequent te beoordelen of alle alternatieve wijzen van naleving die worden gebruikt door haarzelf of door organisaties en personen die onder haar toezicht staan, in overeenstemming zijn met Verordening (EU) 2018/1139 en de gedelegeerde en uitvoeringshandelingen daarvan. Dat systeem omvat procedures om goedgekeurde alternatieve wijzen van naleving te beperken, in te trekken of te wijzigen als door de bevoegde autoriteit is aangetoond dat zij niet in overeenstemming zijn met Verordening (EU) 2018/1139 en de op grond daarvan vastgestelde gedelegeerde en uitvoeringshandelingen.”;

ii) in de derde alinea van punt d) wordt punt 3 geschrapt;

b) in ARO.GEN.135 wordt punt a) vervangen door:

“a) Onverminderd Verordening (EU) nr. 376/2014 van het Europees Parlement en de Raad (*) past de bevoegde autoriteit een systeem toe voor een adequate verzameling, analyse en verspreiding van veiligheidsinformatie.

(*) Verordening (EU) nr. 376/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 inzake het melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad en de Verordeningen (EG) nr. 1321/2007 en (EG) nr. 1330/2007 van de Commissie (PB L 122 van 24.4.2014, blz. 18).”;

c) in ARO.GEN.300, onder a), wordt punt 2 vervangen door:

“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.”;

d) in ARO.GEN.350, onder d), wordt punt 4 vervangen door:

“4) De bevoegde autoriteit zal alle bevindingen die zij heeft vastgesteld of die aan haar werden meegedeeld overeenkomstig punt e) en, voor zover van toepassing, de door haar toegepaste handhavingsmaatregelen en alle corrigerende maatregelen registreren, alsook de datum waarop de bevinding wordt gesloten.”;

e) ARO.OPS.110 wordt als volgt gewijzigd:

i) onder a) wordt punt 3 vervangen door:

“3) ORO.AOC.110 e), voor luchtvaartuigen die op basis van een dry-lease-out-overeenkomst aan om het even welke exploitant worden verhuurd, behalve voor de in ORO.GEN.310 van bijlage III vermelde gevallen.”;

ii) punt b) wordt als volgt gewijzigd:

— punt 2 wordt vervangen door:

“2) op grond van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad (*) een exploitatieverbod is opgelegd aan de verhuurder;

(*) Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij en tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG (PB L 344 van 27.12.2005, blz. 15).”;

— het volgende punt 3 wordt toegevoegd:

“3) de overeenkomstig Verordening (EU) nr. 452/2014 van de Commissie (*) afgegeven vergunning is geschorst, ingetrokken of teruggegeven.

(*) Verordening (EU) nr. 452/2014 van de Commissie van 29 april 2014 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering door exploitanten uit derde landen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 133 van 6.5.2014, blz. 12).”;

iii) onder d) worden de punten 1 en 2 vervangen door:

“1) adequate coördinatie met de bevoegde autoriteit die verantwoordelijk is voor het permanente toezicht op het luchtvaartuig, in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie (*), of voor de exploitatie van het luchtvaartuig, als dit niet dezelfde autoriteit is;

2) tijdige schrapping van het luchtvaartuig uit het AOC van de exploitant, behalve voor de in ORO.GEN.310 van bijlage III vermelde gevallen.

(*) Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie van 26 november 2014 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PB L 362 van 17.12.2014, blz. 1).”;

f) in ARO.OPS.150 wordt punt b) vervangen door:

“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 IV. De vergunning kan worden afgegeven voor bepaalde of onbepaalde duur. In de vergunning worden de voorwaarden vastgelegd waaronder de exploitant gemachtigd is een of meer gespecialiseerde commerciële vluchtuitvoeringen met een hoog risico te verrichten.”;

g) in ARO.OPS.200, onder b), wordt punt 2 vervangen door:

“2. de lijst van specifieke erkenningen, zoals vastgesteld in aanhangsel III, voor de uitvoering van niet-commerciële en gespecialiseerde vluchten.”;

h) in ARO.RAMP.105, onder b), wordt punt 5 vervangen door:

“5) luchtvaartuigen die worden gebruikt door een exploitant uit een derde land die voor het eerst vluchten exploiteert naar, in of uit het grondgebied waarop de bepalingen van het Verdrag van toepassing zijn of waarvan de overeenkomstig Verordening (EU) nr. 452/2014 afgegeven vergunning na schorsing of intrekking is beperkt of hersteld.”;

- i) in ARO.RAMP.115, onder b), wordt punt 3 vervangen door:
- “3) ervoor te zorgen dat hun kwalificatie geldig blijft door middel van periodieke opleiding en door per kalenderjaar minimaal twaalf inspecties uit te voeren.”;
- j) ARO.RAMP.125 wordt als volgt gewijzigd:
- i) punt a) wordt vervangen door:
- “a) Platforminspecties worden op gestandaardiseerde wijze uitgevoerd.”;
- ii) punt c) wordt vervangen door:
- “c) Na voltooiing van de platforminspectie wordt de gezagvoerder of, bij zijn/haar afwezigheid, een ander lid van de cockpitbemanning of een vertegenwoordiger van de exploitant op de hoogte gesteld van de resultaten van de platforminspectie.”;
- k) in ARO.RAMP.140, onder d), wordt punt 2 vervangen door:
- “2) hij heeft een vliegvergunning gekregen in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 748/2012 voor luchtvaartuigen die zijn geregistreerd in een lidstaat.”;
- l) in ARO.RAMP.150, onder a), wordt punt 1 vervangen door:
- “1) de in ARO.RAMP.145 bedoelde gegevens.”;
- m) de aanhangsels I tot en met IV worden vervangen door:

“Aanhangsel I

AIR OPERATOR CERTIFICATE (Erkenningsregeling voor luchtvervoersondernemingen)		
Soorten activiteiten: Commercieel luchtvervoer (CAT) ☐ Passagiers; ☐ Vracht; ☐ Andere ⁽¹⁾ : _____		
⁽⁴⁾	Land van de exploitant ⁽²⁾	⁽⁵⁾
	Uitgevende autoriteit ⁽³⁾	
AOC nr. ⁽⁶⁾ :	Naam van de exploitant ⁽⁷⁾	Operationele contactpunten: ⁽⁹⁾ Contactgegevens, waar onverwijld contact kan worden opgenomen met het operationele management, zijn opgenomen in _____ ⁽¹²⁾ .
	Dbn handelsnaam ⁽⁸⁾	
	Adres van de exploitant ⁽¹⁰⁾ :	
	Telefoon ⁽¹¹⁾ :	
	Fax	
	E-mail:	
Met dit certificaat wordt bevestigd dat _____ ⁽¹³⁾ toestemming heeft voor commerciële luchtvaartactiviteiten, zoals gedefinieerd in de bijgevoegde activiteitenspecificaties, in overeenstemming met het vluchthandboek, bijlage V bij Verordening (EU) 2018/1139 en de gedelegeerde en uitvoeringshandelingen daarvan.		
Datum van afgifte ⁽¹⁴⁾ :	Naam en handtekening ⁽¹⁵⁾ : Functie:	
⁽¹⁾ Ander te specificeren type vervoer. ⁽²⁾ Te vervangen door de naam van het land van de exploitant. ⁽³⁾ Te vervangen door de identiteit van de uitgevende bevoegde autoriteit. ⁽⁴⁾ Voor gebruik door de bevoegde autoriteit. ⁽⁵⁾ Voor gebruik door de bevoegde autoriteit. ⁽⁶⁾ Erkenningsreferentie, zoals afgegeven door de bevoegde autoriteit. ⁽⁷⁾ Te vervangen door de geregistreerde naam van de exploitant. ⁽⁸⁾ Handelsnaam van de exploitant, indien verschillend. Voeg “Dbn” (“doing business as”) toe vóór de handelsnaam.		

- (⁹) De contactgegevens bevatten de telefoon- en faxnummers, met de landcode, en het eventuele e-mailadres waarop onverwijld contact kan worden opgenomen met het operationele management met betrekking tot kwesties die verband houden met vluchttuitvoeringen, luchtwaardigheid, bekwaamheid van de cockpit- en cabinebemanning, gevaarlijke goederen en overige zaken.
- (¹⁰) Hoofdvestiging van de exploitant.
- (¹¹) Telefoon- en faxnummers, met de landcode, van de hoofdvestiging van de exploitant. E-mailadres, indien beschikbaar.
- (¹²) Invoeging van het gecontroleerde document, dat aan boord wordt meegenomen, waarin de contactgegevens zijn vermeld, met een verwijzing naar de bijbehorende alinea of bladzijde. Bv.: "Contactgegevens ... zijn vermeld in het vluchthandboek, alg./basis, hoofdstuk 1, 1.1"; of "... zijn vermeld in de activiteitspecificaties, blz. 1"; of "... zijn vermeld in een bijlage bij dit document".
- (¹³) Geregistreerde naam van de exploitant.
- (¹⁴) Datum van afgifte van het AOC (dd-mm-jjjj).
- (¹⁵) Functie, naam en handtekening van de vertegenwoordiger van de bevoegde autoriteit. Bovendien mag een officieel stempel op het AOC worden aangebracht.

EASA-FORMULIER 138 Versie 2.

Aanhangsel II

ACTIVITEITENSPECIFICATIES (behoudens de goedgekeurde voorwaarden in het vluchthandboek)				
Contactgegevens van de uitgevende autoriteit Telefoon (¹): _____ ; Fax _____ ; E-mail: _____				
AOC (²):		Naam van de exploitant (³):		Datum (⁴):
		Dba handelsnaam:		Handtekening:
Activiteitspecificaties nr.:				
Luchtvaartuigmodel (⁵):				
Registratiekentekens (⁶):				
Soorten activiteiten: Commercieel luchtvervoer				
☐ Passagiers ☐ Vracht ☐ Andere (⁷): _____				
Activiteitengebied (⁸):				
Speciale beperkingen (⁹):				
Specifieke erkenningen:	Ja	Neen	Specificatie (¹⁰)	Opmerkingen
Gevaarlijke goederen	☐	☐		
Slechtzichtvluchten	☐	☐	CAT (¹¹) ...	
Start			RVR (¹²): m	
Nadering en landing			DA/H: ft RVR: m	
RVSM (¹³) ☐ N.v.t	☐	☐		
ETOPS (¹⁴) ☐ N.v.t	☐	☐	Maximale uitwijktijd (¹⁵): min.	

Complexe navigatiespecificaties voor PBN-activiteiten ⁽¹⁶⁾	☐	☐		⁽¹⁷⁾
Minimumprestatiespecificaties op het gebied van navigatie	☐	☐		
Activiteiten met vleugelvliegtuigen met één turbinemotor bij nacht of in instrumenteersomstandigheden (SET-IMC)	☐	☐	⁽¹⁸⁾	
Helikoptervluchten met NVIS	☐	☐		
Takeloperaties met een helikopter	☐	☐		
Medische noodhulpvluchten per helikopter	☐	☐		
Offshore-helikopteroperaties	☐	☐		
Opleiding van cabinebemanning ⁽¹⁹⁾	☐	☐		
Afgifte van het cabinebemanningsattest ⁽²⁰⁾	☐	☐		
Gebruik van EFB-toepassingen type B	☐	☐	⁽²¹⁾	
Permanente luchtwaardigheid	☐	☐	⁽²²⁾	
Overig ⁽²³⁾				

⁽¹⁾ Telefoon- en faxnummers 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 aangegeven, 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; bv. 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. enkel VFR, enkel 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 (DA/H) in voet invullen. Eén naderingscategorie per regel.

⁽¹²⁾ Goedgekeurde minimale zichtbare baanlengte voor starten invullen (in meter). Wanneer verschillende erkenningen worden afgegeven, mag één regel per erkenning worden gebruikt.

⁽¹³⁾ Het vakje "N.v.t." (niet van toepassing) 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 activiteitspecificaties of in het vluchthandboek. In het laatste geval dienen de desbetreffende activiteitspecificaties 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 voltooiën, 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 lijst van EFB-toepassingen van type B toevoegen, samen met de referentie van de EFB-hardware (voor draagbare EFB's). De lijst staat in de activiteitspecificaties of in het vluchthandboek. In het laatste geval dienen de desbetreffende activiteitspecificaties te verwijzen naar de bijbehorende bladzijde in het vluchthandboek.
- (²²) De naam van de persoon of organisatie die ervoor verantwoordelijk is dat de permanente luchtwaardigheid wordt beheerd overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1321/2014.
- (²³) Overige erkenningen of gegevens kunnen hier worden ingevuld. Gebruik één regel (of een blok van meerdere regels) per toestemming (bijv. korte landingen, steile naderingen, 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 vluchtterrein voor tweemotorige vleugelvliegtuigen zonder ETOPS-erkenning).

EASA-Formulier 139 Versie 5

*Aanhangsel III***Lijst van specifieke erkenningen***Niet-commerciële vluchtuitvoeringen**Gespecialiseerde vluchtuitvoeringen*

(behoudens de voorwaarden zoals gespecificeerd in de erkenning en opgenomen in het vluchthandboek of de pilotenhandleiding)

Uitgevende autoriteit (¹):		
Lijst van specifieke erkenningen nr. (²):		
Naam van de exploitant:		
Datum (³):		
Handtekening:		
Luchtvaartuigmodel en registratiekentekens (⁴):		
Typen gespecialiseerde vluchtuitvoering (SPO), indien van toepassing: ☐ (⁵) ...		
Specifieke erkenningen (⁶)	Specificatie (⁷)	Opmerkingen
...		
...		

...		
...		
(¹) Naam en contactgegevens invullen. (²) Bijbehorend nummer invullen. (³) Datum van afgifte van de specifieke erkenningen (dd-mm-jjjj) en handtekening van de vertegenwoordiger van de bevoegde autoriteit. (⁴) CAST- of ICAO-aanduiding van het merk, model en (master)serienummer, indien aangegeven, van het luchtvaartuig (bijv. Boeing-737-3K2 of Boeing-777-232). De CAST/ICAO-classificatie is te vinden op: http://www.intlaviationstandards.org/ De registratiekentekens moeten worden vermeld in de lijst van specifieke erkenningen of in het vluchthandboek. In het laatste geval dient de lijst van specifieke erkenningen te verwijzen naar de bijbehorende bladzijde in het vluchthandboek. (⁵) Specificeer het soort activiteit, bv. landbouw, bouw, fotografie, landmeetkunde, observatie en patrouilles, luchtreclame of onderhoudscontrolevluchten. (⁶) Vermeld in deze kolom alle erkende activiteiten, bv. gevaarlijke goederen, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO. (⁷) Vermeld in deze kolom de meest permissieve criteria voor iedere erkenning, bv. de beslissingshoogte en RVR-minima voor CAT II.		

EASA-FORMULIER 140 Versie 2

Aanhangsel IV

VERGUNNING VOOR COMMERCIËLE GESPECIALISEERDE VLUCHTUITVOERINGEN MET EEN HOOG RISICO	
Uitgevende autoriteit (¹): Vergunning nr. (²):	
Naam van de exploitant (³): Adres van de exploitant (⁴): Telefoon (⁵): Fax: E-mail:	
Luchtvaartuigmodel en registratiekentekens (⁶):	
Toegestane gespecialiseerde vluchtuitvoeringen (⁷):	
Toegestaan gebied of toegestane locatie (⁸):	
Bijzondere beperkingen (⁹):	
Hierbij wordt bevestigd dat _____ commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen met een hoog risico mag uitvoeren in overeenstemming met deze vergunning, de standaardvluchtuitvoeringsprocedures van de exploitant, bijlage V bij Verordening (EU) 2018/1139 en de gedelegeerde en uitvoeringshandelingen daarvan.	
Datum van afgifte (¹⁰):	Naam en handtekening (¹¹): Functie:
(¹) Naam en contactgegevens van de bevoegde autoriteit. (²) Nummer van de bijbehorende vergunning invullen. (³) Geregistreerde naam en handelsnaam (indien verschillend) van de exploitant invullen. Voeg "DbA" ("Doing business as") toe vóór de handelsnaam. (⁴) Hoofdvestiging van de exploitant. (⁵) Telefoon- en faxnummers, met de landcode, van de hoofdvestiging van de exploitant. E-mailadres, indien beschikbaar.	

- (6) CAST- of ICAO-aanduiding van het merk, model en (master)serienummer, indien aangegeven, van het luchtvaartuig (bijv. Boeing-737-3K2 of Boeing-777-232). De CAST/ICAO-classificatie is te vinden op: <http://www.intlaviationstandards.org>. De registratiekentekens moeten worden vermeld in de lijst van specifieke erkenningen of in het vluchthandboek. In het laatste geval dient de lijst van specifieke erkenningen te verwijzen naar de bijbehorende bladzijde in het vluchthandboek.
- (7) Specificeer het soort activiteit, bv. landbouw, bouw, fotografie, landmeetkunde, observatie en patrouilles, luchtrecclame of onderhoudscontrolevluchten.
- (8) Lijst van het (de) geografisch(e) gebied(en) of plaatsen waar de activiteiten mogen plaatsvinden (met geografische coördinaten, vluchtinformatieregio of nationale of regionale grenzen).
- (9) Opsomming van toepasselijke speciale beperkingen (bijv. enkel VFR, enkel overdag e.d.).
- (10) Datum van afgifte van de vergunning (dd/mm/jjjj).
- (11) Functie, naam en handtekening van de vertegenwoordiger van de bevoegde autoriteit. Bovendien mag een officieel stempel op de vergunning worden aangebracht.

EASA-FORMULIER 151 Versie 2”;

n) aanhangsels V en VI worden geschrapt.

3) Bijlage III (deel-ORO) wordt als volgt gewijzigd:

a) in ORO.GEN.110 wordt punt h) vervangen door:

“h) De exploitant stelt een controlelijst op voor ieder luchtvaartuigtype die door bemanningsleden moet worden gebruikt tijdens alle vluchtstadia onder normale, abnormale en noodomstandigheden, teneinde te garanderen dat de operationele procedures in het vluchthandboek worden gevolgd. Het ontwerp en het gebruik van controlelijsten moeten gebaseerd zijn op beginselen met betrekking tot menselijke factoren en daarbij moet rekening worden gehouden met de recentste relevante documentatie van de houder van de ontwerpgoedkeuring.”;

b) in ORO.GEN.135 wordt punt a) vervangen door:

“a) Het certificaat van de exploitant blijft geldig op voorwaarde dat:

1. de exploitant de relevante eisen van Verordening (EU) 2018/1139 en de gedelegeerde en uitvoeringshandelingen daarvan blijft naleven, waarbij rekening wordt gehouden met de bepalingen betreffende de verwerking van bevindingen, zoals gespecificeerd in ORO.GEN.150 van deze bijlage;
2. de bevoegde autoriteit, overeenkomstig ORO.GEN.140 van deze bijlage, toegang krijgt tot de exploitant om vast te stellen of nog steeds wordt voldaan aan de relevante eisen van Verordening (EU) 2018/1139 en de gedelegeerde en uitvoeringshandelingen daarvan;
3. het certificaat niet wordt teruggegeven of ingetrokken.”;

c) in ORO.GEN.140 wordt punt a) vervangen door:

“a) Om te kunnen nagaan of de relevante eisen van Verordening (EU) 2018/1139 en de gedelegeerde en uitvoeringshandelingen daarvan worden nageleefd, dient de exploitant te allen tijde toegang te verlenen tot alle faciliteiten, luchtvaartuigen, documenten, archieven, gegevens, procedures en al het overige materiaal dat relevant is voor zijn al dan niet uitbestede activiteiten waarvoor een certificeringsverplichting, een SPO-vergunningsverplichting of een verplichting tot het indienen van een eigen verklaring geldt, aan elke persoon die is gemachtigd door een van de volgende autoriteiten:

- 1) de in ORO.GEN.105 van bijlage III bij deze verordening gedefinieerde bevoegde autoriteit;
- 2) de autoriteit die handelt volgens de bepalingen van ARO.GEN.300, onder d), ARO.GEN.300, onder e), of subdeel RAMP van bijlage II bij deze verordening.”;

d) ORO.GEN.160 wordt als volgt gewijzigd:

i) punt a) wordt vervangen door:

“a) De exploitant meldt alle ongevallen, ernstige incidenten en voorvallen zoals gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad (*) en Verordening (EU) nr. 376/2014 aan de bevoegde autoriteit en alle andere organisaties die daarvan volgens het land van de exploitant in kennis moeten worden gesteld.

(*) 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).”;

ii) punt c) wordt vervangen door:

“c) Onverminderd Verordening (EU) nr. 996/2010 en Verordening (EU) nr. 376/2014 moeten de onder a) en b) bedoelde verslagen zijn opgesteld in een vorm en op een wijze die door de bevoegde autoriteit zijn vastgesteld en moeten zij alle relevante informatie bevatten over de toestand die de exploitant bekend is.”;

e) in ORO.GEN.205 wordt punt a) vervangen door:

“a) Wanneer de exploitant diensten of producten als onderdeel van zijn activiteiten uitbesteedt of inkoopt, moet hij erop toezien dat:

1) de uitbestede of ingekochte diensten of producten voldoen aan de toepasselijke eisen;

2) in zijn beheersysteem rekening wordt gehouden met eventuele risico's voor de luchtvaartveiligheid die verband houden met de uitbestede of ingekochte diensten of producten.”;

f) aan subdeel GEN wordt de volgende sectie 3 toegevoegd:

“Sectie III

Aanvullende organisatorische eisen

ORO.GEN.310 Gebruik van in een AOC opgenomen luchtvaartuigen voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen en gespecialiseerde vluchtuitvoeringen

a) Luchtvaartuigen die in een AOC van een exploitant zijn opgenomen, mogen daarin opgenomen blijven als zij worden geëxploiteerd in een van de volgende situaties:

1) door de AOC-houder zelf, voor gespecialiseerde vluchtuitvoeringen overeenkomstig bijlage VIII (deel-SPO);

2) door andere exploitanten, voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen met motoraangedreven luchtvaartuigen of voor gespecialiseerde vluchtuitvoeringen die worden verricht overeenkomstig bijlage VI (deel-NCC), bijlage VII (deel-NCO) of bijlage VIII (deel-SPO), op voorwaarde dat het luchtvaartuig gedurende een ononderbroken periode van niet langer dan dertig dagen wordt gebruikt.

b) Wanneer het luchtvaartuig wordt gebruikt overeenkomstig het bepaalde onder a), punt 2, stellen de AOC-houder die het luchtvaartuig ter beschikking stelt en de exploitant die het luchtvaartuig gebruikt een procedure vast waarin:

1) duidelijk wordt vermeld welke exploitant verantwoordelijk is voor de operationele controle van elke vlucht en wordt beschreven hoe de operationele controle tussen hen wordt overgedragen;

2) de overdrachtsprocedure van het luchtvaartuig bij zijn terugkeer naar de AOC-houder wordt beschreven.

Die procedure wordt opgenomen in het vluchthandboek van elke exploitant of in een overeenkomst tussen de AOC-houder en de exploitant die het luchtvaartuig gebruikt overeenkomstig het bepaalde onder a), punt 2. De AOC-houder stelt een model voor een dergelijke overeenkomst op. ORO.GEN.220 is van toepassing op het bijhouden van deze overeenkomsten.

De AOC-houder en de exploitant die het luchtvaartuig gebruikt overeenkomstig het bepaalde onder a), punt 2, waarborgen dat de procedure wordt megedeeld aan het betrokken personeel.

- c) De AOC-houder dient de onder b) bedoelde procedure vooraf ter goedkeuring in bij de bevoegde autoriteit.

De AOC-houder bereikt met de bevoegde autoriteit overeenstemming over de wijze waarop en de frequentie waarmee hij informatie verstrekt over de overdracht van operationele controle overeenkomstig ORO.GEN.130, onder c).

- d) De permanente luchtwaardigheid van het luchtvaartuig dat overeenkomstig punt a) wordt gebruikt, wordt beheerd door de organisatie die verantwoordelijk is voor de permanente luchtwaardigheid van de luchtvaartuigen die zijn opgenomen in het AOC, in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 1321/2014.

- e) De AOC-houder die de luchtvaartuigen overeenkomstig punt a) ter beschikking stelt:

- 1) vermeldt in zijn vluchthandboek de registratiekentekens van de geleverde luchtvaartuigen en het soort activiteiten dat met die luchtvaartuigen wordt uitgevoerd;
- 2) blijft te allen tijde op de hoogte en houdt een lijst bij van elke exploitant die op een bepaald tijdstip de operationele controle over de luchtvaartuigen heeft, tot de luchtvaartuigen aan de AOC-houder zijn teruggegeven;
- 3) waarborgt dat de gevarenidentificatie, de risicobeoordeling en de risicobeperkende maatregelen betrekking hebben op alle met die luchtvaartuigen uitgevoerde activiteiten.

- f) Voor vluchtuitvoeringen krachtens bijlage VI (deel-NCC) en bijlage VIII (deel-SPO) waarborgt de exploitant die de luchtvaartuigen gebruikt overeenkomstig punt a):

- 1) dat elke vlucht die onder zijn operationele controle wordt uitgevoerd, wordt geregistreerd in het technisch journaal van het luchtvaartuig;
- 2) dat de systemen of de configuratie van het luchtvaartuig niet worden gewijzigd;
- 3) dat elk defect of elke technische storing die zich voordoet terwijl het luchtvaartuig zich onder zijn operationele controle bevindt, wordt gemeld aan de CAMO van de AOC-houder;
- 4) dat de AOC-houder een kopie ontvangt van elk voorvalverslag met betrekking tot de met het luchtvaartuig uitgevoerde vluchten, ingevuld overeenkomstig Verordening (EU) nr. 376/2014 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1018 van de Commissie (*).

(*) Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1018 van de Commissie van 29 juni 2015 tot vaststelling van een lijst waarbij voorvallen in de burgerluchtvaart die verplicht moeten worden gemeld overeenkomstig Verordening (EU) nr. 376/2014 van het Europees Parlement en de Raad, worden ingedeeld in categorieën (PB L 163 van 30.6.2015, blz. 1).”;

- g) in ORO.AOC.110 wordt punt c) vervangen door:

“Wet-lease-in-overeenkomsten

- c) De aanvrager van een goedkeuring voor een wet-lease-in-overeenkomst voor een luchtvaartuig van een exploitant uit een derde land dient aan de bevoegde autoriteit aan te tonen dat:

- 1) de exploitant uit een derde land houder is van een geldig AOC dat is afgegeven overeenkomstig bijlage 6 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart;
- 2) de veiligheidsnormen van een exploitant uit een derde land inzake permanente luchtwaardigheid en vluchtuitvoering gelijkwaardig zijn aan de toepasselijke eisen die bij Verordening (EU) nr. 1321/2014 en deze verordening zijn vastgesteld;
- 3) voor het luchtvaartuig een standaard luchtwaardigheidscertificaat is afgegeven overeenkomstig bijlage 8 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.”;

- h) ORO.AOC.125 wordt vervangen door:

“ORO.AOC.125 Niet-commerciële activiteiten van een AOC-houder met luchtvaartuigen die in het AOC zijn opgenomen

- a) De AOC-houder mag niet-commerciële vluchten uitvoeren overeenkomstig bijlage VI (deel-NCC) of bijlage VII (deel-NCO) met luchtvaartuigen die zijn vermeld in de activiteitspecificaties van zijn AOC of in het vluchthandboek, op voorwaarde dat de AOC-houder dergelijke vluchtuitvoeringen gedetailleerd beschrijft in het vluchthandboek, met inbegrip van:

1. de vaststelling van de toepasselijke eisen;

2. een beschrijving van de verschillen tussen de toegepaste operationele procedures bij het uitvoeren van commerciële luchtvervoersactiviteiten en niet-commerciële vluchtuitvoeringen;
 3. een methode waarmee wordt gewaarborgd dat al het personeel dat bij de vluchtuitvoeringen is betrokken, volledig bekend is met de bijbehorende procedures.
- b) Een AOC-houder leeft het volgende na:
1. bijlage VIII (deel-SPO) bij de uitvoering van onderhoudscontrolevluchten met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen;
 2. bijlage VII (deel-NCO) bij de uitvoering van onderhoudscontrolevluchten met andere dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen.
- c) Een AOC-houder die de onder a) en b) vermelde vluchten uitvoert, hoeft geen eigen verklaring overeenkomstig deze bijlage in te dienen.
- d) De AOC-houder specificeert het type vlucht, als vermeld in zijn vluchthandboek, in de documenten die betrekking hebben op de vlucht (vliegplan, vrachtbrief en andere gelijkwaardige documenten).”;
- i) in ORO.AOC.135 wordt punt a) vervangen door:
- “a) In overeenstemming met ORO.GEN.210, onder b), benoemt de exploitant personen die verantwoordelijk zijn voor het beheer van en het toezicht op de volgende gebieden:
- 1) vluchtuitvoeringen;
 - 2) opleiding van bemanning;
 - 3) activiteiten op de grond;
 - 4) permanente luchtwaardigheid of het beheerscontract voor permanente luchtwaardigheid overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1321/2014, al naargelang het geval.”;
- j) in ORO.SPO.100 wordt punt c) vervangen door:
- “c) Een gespecialiseerde commerciële exploitant dient voorafgaande goedkeuring te krijgen van de bevoegde autoriteit en aan de volgende voorwaarden te voldoen:
1. in het geval van wet leasing van een luchtvaartuig van een exploitant uit een derde land:
 - i) dat de veiligheidsnormen van een exploitant uit een derde land inzake permanente luchtwaardigheid en vluchtuitvoering gelijkwaardig zijn aan de toepasselijke eisen die bij Verordening (EU) nr. 1321/2014 (*) en deze verordening zijn vastgesteld;
 - ii) dat voor het luchtvaartuig van een exploitant uit een derde land een standaard luchtwaardigheidscertificaat is afgegeven overeenkomstig bijlage 8 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart;
 - iii) dat de duur van de wet-lease-overeenkomst niet meer dan zeven maanden bedraagt in elke periode van twaalf opeenvolgende maanden;
 2. in het geval van dry leasing van een luchtvaartuig dat in een derde land is geregistreerd:
 - i) dat een operationele behoefte is vastgesteld waaraan niet kan worden voldaan door het leasen van een in de Unie geregistreerd luchtvaartuig;
 - ii) dat de duur van de dry-lease-overeenkomst niet meer dan zeven maanden bedraagt in elke periode van twaalf opeenvolgende maanden;
 - iii) dat de veiligheidsnormen van het luchtvaartuig uit een derde land inzake permanente luchtwaardigheid gelijkwaardig zijn aan de toepasselijke eisen die bij Verordening (EU) nr. 1321/2014 zijn vastgesteld;
 - iv) dat het luchtvaartuig is uitgerust overeenkomstig bijlage VIII (deel-SPO).
- (*) Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie van 26 november 2014 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PB L 362 van 17.12.2014, blz. 1).”;
- k) ORO.CC.100 wordt vervangen door:

“ORO.CC.100 Aantal leden en samenstelling van de cabinebemanning

- a) Voor vluchtuitvoeringen met een luchtvaartuig met een MOPSC van meer dan 19 moet ten minste één cabinebemanningslid worden aangewezen wanneer een of meer passagiers worden vervoerd.

- b) Om te voldoen aan punt a) moet het minimumaantal cabinebemanningsleden het grootste aantal zijn uit de hiernavolgende reeks:
 - 1) het aantal cabinebemanningsleden dat tijdens het certificeringsproces van het luchtvaartuig is vastgesteld, overeenkomstig de toepasselijke certificeringsspecificaties voor de door de exploitant gebruikte cabineconfiguratie, of
 - 2) als het aantal zoals bepaald in punt 1 niet is vastgesteld, het aantal cabinebemanningsleden dat tijdens het certificeringsproces van het luchtvaartuig is vastgesteld voor de gecertificeerde maximale passagiersconfiguratie, waarvan één wordt afgetrokken voor elke 50 passagiersstoelen waarmee de door de exploitant gebruikte cabineconfiguratie onder de gecertificeerde maximale stoelcapaciteit blijft, of
 - 3) één cabinebemanningslid voor elke 50, of gedeelte van 50, passagiersstoelen die op hetzelfde dek van het te exploiteren luchtvaartuig zijn geïnstalleerd.
- c) Voor vluchtuitvoeringen met meer dan één cabinebemanningslid wijst de exploitant één cabinebemanningslid aan dat verantwoording verschuldigd is aan de gezagvoerder.
- d) In afwijking van punt a) mogen niet-commerciële vluchten met luchtvaartuigen met een MOPSC van meer dan 19 worden uitgevoerd zonder dienstdoend cabinebemanningslid, op voorwaarde dat dit vooraf door de bevoegde autoriteit is goedgekeurd. Om die goedkeuring te verkrijgen, moet de exploitant waarborgen dat aan alle volgende voorwaarden is voldaan:
 - 1) er zijn maximaal 19 passagiers aan boord;
 - 2) de exploitant heeft procedures voor die vluchtuitvoering opgesteld.”;
- l) ORO.CC.205 wordt vervangen door:

“ORO.CC.205 Beperking van het aantal cabinebemanningsleden tijdens grondactiviteiten en in onvoorziene omstandigheden

- a) Wanneer zich passagiers aan boord van een luchtvaartuig bevinden, dient het minimale aantal vereiste cabinebemanningsleden, zoals vastgelegd in ORO.CC.100, in het luchtvaartuig aanwezig te zijn en klaar te zijn om op te treden.
- b) In afwijking van punt a) mag het minimumaantal cabinebemanningsleden worden beperkt in elk van de volgende gevallen:
 - 1) tijdens normale activiteiten op de grond waarbij niet wordt getankt/leeggetankt wanneer het luchtvaartuig zich op zijn parkeerstation bevindt;
 - 2) in onvoorziene omstandigheden als het aantal passagiers aan boord van het luchtvaartuig lager is. In dit geval wordt na voltooiing van de vlucht een rapport ingediend bij de bevoegde autoriteit;
 - 3) om tijdens een vlucht rust te kunnen nemen tijdens de kruisfase, overeenkomstig ORO.FTL.205, onder e), of als een door de exploitant ingevoerde maatregel tegen vermoeidheid.
- c) Voor de toepassing van het bepaalde onder b), punten 1 en 2, moet in de procedures van de exploitant in het vluchthandboek worden gegarandeerd dat:
 - 1) met het beperkte aantal cabinebemanningsleden een gelijkwaardig veiligheidsniveau wordt bereikt, met name voor de evacuatie van passagiers;
 - 2) ondanks het beperkte aantal cabinebemanningsleden een leidinggevend lid van de cabinebemanning aanwezig is in overeenstemming met ORO.CC.200;
 - 3) ten minste één cabinebemanningslid vereist is voor elke 50, of gedeelte van 50, passagiers die op hetzelfde dek van het luchtvaartuig aanwezig zijn;
 - 4) in het geval van normale activiteiten op de grond met luchtvaartuigen waarvoor meerdere cabinebemanningsleden zijn vereist, het aantal dat overeenkomstig punt 3 is bepaald, wordt verhoogd met één cabinebemanningslid per paar gelijkvloerse nooduitgangen.
- d) Voor de toepassing van het bepaalde onder b), punt 3, dient de exploitant:
 - 1) een risicobeoordeling uit te voeren om het aantal cabinebemanningsleden te bepalen dat tijdens de kruisfase te allen tijde aanwezig moet zijn en moet kunnen optreden;
 - 2) maatregelen vast te stellen om de gevolgen te beperken van het feit dat er minder cabinebemanningsleden tijdens de kruisfase aanwezig zijn en kunnen optreden;

- 3) in het vluchthandboek specifieke procedures vast te stellen, onder meer voor de rusttijden tijdens de vlucht van het leidinggevend lid van de cabinebemanning, zodat de passagiers te allen tijde correct kunnen worden behandeld en abnormale of noodsituaties efficiënt kunnen worden aangepakt;
- 4) in het vliegtijdspecificatieschema overeenkomstig ORO.FTL.125 de omstandigheden vast te stellen waaronder de cabinebemanningsleden tijdens de vlucht kunnen rusten.”;
- m) aanhangsel I wordt vervangen door:

“Aanhangsel I

VERKLARING					
in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie inzake vluchtuitvoering					
Exploitant Naam: Plaats waar de exploitant zijn hoofdvestiging heeft of, als de exploitant geen hoofdvestiging heeft, plaats waar de exploitant is gevestigd of verblijft en plaats waar de vluchtuitvoeringen worden aangestuurd: Naam en contactgegevens van de verantwoordelijke manager:					
Exploitatie van het luchtvaartuig					
Startdatum van exploitatie/datum waarop de wijziging van toepassing wordt:					
Informatie over het luchtvaartuig, de vluchtuitvoering en de organisatie voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid ⁽¹⁾ :					
Fabrikant-serienummer (MSN) van het luchtvaartuig	Type luchtvaartuig	Registratie van het luchtvaartuig ⁽²⁾	Hoofdbasis	Soort(en) vluchtuitvoering ⁽³⁾	Verantwoordelijke organisatie voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid ⁽⁴⁾
Indien van toepassing, details van verkregen goedkeuringen (indien van toepassing, voeg bij de verklaring een lijst van specifieke goedkeuringen, waaronder specifieke goedkeuringen die door een derde land zijn verleend).					
Indien van toepassing, details van de verkregen vergunning voor gespecialiseerde activiteiten (indien van toepassing, vergunningen bijvoegen).					
Indien van toepassing, lijst van alternatieve wijzen van naleving met verwijzingen naar de desbetreffende AMC's die zij vervangen (AltMoC bijvoegen).					
Verklaringen					
☐ De exploitant voldoet en zal blijven voldoen aan de essentiële eisen van bijlage V bij Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad en aan de eisen van Verordening (EU) nr. 965/2012.					
☐ De documentatie betreffende het managementsysteem, inclusief het vluchthandboek, voldoet aan de eisen van bijlage III (deel-ORO), bijlage V (deel-SPA), bijlage VI (deel-NCC) of bijlage VIII (deel-SPO) bij Verordening (EU) nr. 965/2012 en alle vluchten worden uitgevoerd in overeenstemming met de bepalingen van het vluchthandboek als voorgeschreven in ORO.GEN.110, onder b), van bijlage III bij die verordening.					

☐ Alle geëxploiteerde luchtvaartuigen hebben een geldig luchtwaardigheidscertificaat overeenkomstig Verordening (EU) nr. 748/2012 of voldoen aan de specifieke luchtwaardigheidsvoorschriften die van toepassing zijn op luchtvaartuigen die zijn geregistreerd in een derde land en deel uitmaken van een lease-overeenkomst.
☐ Alle cockpitbemanningsleden hebben een vergunning overeenkomstig bijlage I bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 zoals vereist volgens ORO.FC.100, onder c), van bijlage III bij Verordening (EU) nr. 965/2012, en alle cabinebemanningsleden, indien van toepassing, zijn opgeleid overeenkomstig subdeel CC van bijlage III bij Verordening (EU) nr. 965/2012.
☐ (Indien van toepassing) De exploitant heeft een erkende industriële norm nageleefd en dit aangetoond. Referentie van de norm: Certificeringsorgaan: Datum van de laatste nalevingscontrole:
☐ De exploitant stelt de bevoegde autoriteit in kennis van alle wijzigingen van omstandigheden die gevolgen hebben voor zijn naleving van de in bijlage V bij Verordening (EU) 2018/1139 vastgestelde essentiële eisen en van de eisen van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 965/2012 zoals vermeld in deze verklaring aan de bevoegde autoriteit, en van alle wijzigingen van de informatie en AltMoc-lijsten die zijn opgenomen in deze verklaring of er als bijlage aan zijn toegevoegd, zoals vereist bij ORO.GEN.120, onder a), van bijlage III bij Verordening (EU) nr. 965/2012.
☐ De exploitant bevestigt dat de in deze verklaring verstrekte informatie juist is.
Datum, naam en handtekening van de verantwoordelijke manager
(¹) Als er in deze verklaring onvoldoende ruimte is voor deze informatie, wordt die opgenomen in een afzonderlijke bijlage. De bijlage moet worden gedateerd en ondertekend. (²) Als het luchtvaartuig ook bij een AOC-houder is geregistreerd, gelieve dan het AOC-nummer van die houder te vermelden. (³) "Soort(en) vluchtuitvoering" verwijst naar het type vluchten dat met dit luchtvaartuig wordt uitgevoerd, bv. niet-commerciële vluchtuitvoeringen of gespecialiseerde activiteiten zoals luchtfotografie, luchtreclame, vluchten voor nieuwsmedia, televisie- en filmopnames, parachutesprongen, skydiving of onderhoudscontrolevluchten. (⁴) De informatie over de organisatie die verantwoordelijk is voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid, moet de naam van de organisatie, het adres en de referentie van de goedkeuring omvatten."

4) Bijlage IV (deel-CAT) wordt als volgt gewijzigd:

a) CAT.GEN.MPA.105 wordt als volgt gewijzigd:

i) punt a) wordt als volgt gewijzigd:

— de punten 12 en 13 worden vervangen door:

"12. vergewist zich ervan dat de aan de vlucht voorafgaande inspectie heeft plaatsgevonden in overeenstemming met de voorschriften van bijlage I (deel-M) bij Verordening (EU) nr. 1321/2014;

13. vergewist zich ervan dat de relevante nooduitrusting gemakkelijk toegankelijk blijft, zodat ze direct inzetbaar is;"

— het volgende punt 14 wordt toegevoegd:

"14. registreert aan het einde van de vlucht de gebruiksgegevens en alle bekende of vermeende defecten van het luchtvaartuig in het technisch journaal of het journaal van het luchtvaartuig om de vliegveiligheid te kunnen blijven garanderen;"

ii) het volgende punt e) wordt toegevoegd:

"e) 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;"

- b) CAT.GEN.MPA.150 wordt vervangen door:

“CAT.GEN.MPA.150 Noodlandingen op het water — vleugelvliegtuigen

De exploitant mag een vliegtuig met een toegestane passagierscapaciteit van meer dan dertig alleen gebruiken voor vluchten boven water waarbij de afstand tot een voor een noodlanding geschikte plaats op het land meer dan 120 minuten vliegen op kruissnelheid of meer dan 400 zeemijlen bedraagt (het eerst overschreden maximum geldt), indien het vliegtuig voldoet aan de eisen voor noodlandingen op het water zoals voorgeschreven in het (de) toepasselijke luchtwaardigheidsvoorschrift(en).”;

- c) in CAT.GEN.MPA.180, onder a), wordt punt 10 vervangen door:

“10. het technisch journaal, overeenkomstig bijlage I (deel-M) bij Verordening (EU) nr. 1321/2014;”;

- d) CAT.GEN.MPA.210 wordt vervangen door:

“CAT.GEN.MPA.210 Locatie van een luchtvaartuig in nood — 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 MCTOM van meer dan 27 000 kg, met een MOPSC van meer dan 19 en waarvoor het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2023;
2. alle vliegtuigen met een MCTOM van meer dan 45 500 kg en waarvoor het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2023.”;

- e) in CAT.OP.MPA.170 wordt punt b) vervangen door:

“b) een kaart met veiligheidsaanwijzingen krijgen waarop de werking van de veiligheids- en nooduitrusting en de nooduitgangen waarvan passagiers waarschijnlijk gebruik zouden kunnen maken, zijn afgebeeld.”;

- f) CAT.OP.MPA.320 wordt vervangen door:

“CAT.OP.MPA.320 Luchtvaartuigcategorieën

- a) Luchtvaartuigcategorieën zijn gebaseerd op de aangewezen snelheid bij de drempel (V_{AT}), welke gelijk is aan de overtreksnelheid (V_{SO}) vermenigvuldigd met 1,3 of “one-g” (zwaartekracht, gravity) overtreksnelheid (V_{S1g}) vermenigvuldigd met 1,23 in de landingsconfiguratie bij de hoogste gecertificeerde landingsmassa. Als zowel V_{SO} als V_{S1g} beschikbaar zijn, wordt de hoogste daaruit resulterende V_{AT} gebruikt.
- b) De luchtvaartuigcategorieën in onderstaande tabel worden gebruikt.

Tabel 1

Luchtvaartuigcategorieën volgens V_{AT} -waarden

Luchtvaartuigcategorie	V_{AT}
A	Minder dan 91 kt
B	Van 91 tot 120 kt
C	Van 121 tot 140 kt
D	Van 141 tot 165 kt
E	Van 166 tot 210 kt

- c) De landingsconfiguratie die in aanmerking moet worden genomen, dient te worden vastgelegd in het vlucht-handboek.
- d) De exploitant mag een lagere landingsmassa toepassen voor het bepalen van de V_{AT} indien dit door de bevoegde autoriteit is goedgekeurd. Een dergelijke lagere landingsmassa dient een permanente waarde te zijn die onafhankelijk is van de veranderende omstandigheden van de dagelijkse vluchtuivoering.”;

- g) in CAT.IDE.A.100 wordt punt b) vervangen door:
- “b) Instrumenten en apparatuur die krachtens deze bijlage (deel-CAT) niet zijn vereist en alle andere apparatuur die krachtens deze verordening niet is vereist, maar die wel op een vlucht worden vervoerd, moeten voldoen aan de volgende voorschriften:
- 1) de informatie die door deze instrumenten, apparatuur of accessoires wordt verstrekt, mag door de cockpitbemanning niet worden gebruikt om te voldoen aan bijlage II bij Verordening (EU) 2018/1139 of CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 en CAT.IDE.A.345 van deze bijlage;
 - 2) de instrumenten en apparatuur mogen geen nadelige invloed hebben op de luchtwaardigheid van het vliegtuig, ook niet bij uitval of storingen.”;
- h) in CAT.IDE.A.105 wordt punt b) vervangen door:
- “b) de exploitant van de bevoegde autoriteit toestemming krijgt om het vliegtuig te exploiteren binnen de beperkingen van de basisminimumuitrustingslijst (MMEL) overeenkomstig ORO.MLR.105, onder j), van bijlage III.”;
- i) CAT.IDE.A.125 wordt als volgt gewijzigd:
- i) onder a) wordt punt iii) van punt 1 vervangen door:
“iii) barometrische hoogte.”;
 - ii) onder b) wordt punt 1, vervangen door:
“1) barometrische hoogte.”;
- j) CAT.IDE.A.130 wordt als volgt gewijzigd:
- i) punt b) wordt vervangen door:
“b) Twee inrichtingen om de barometrische hoogte te meten en weer te geven.”;
 - ii) onder h) wordt punt 1 vervangen door:
“1) barometrische hoogte.”;
- k) CAT.IDE.A.205 wordt als volgt gewijzigd:
- i) onder a) wordt punt 3 vervangen door:
“3) een veiligheidsgordel met een schoudersysteem voor elke passagiersstoel en koppelriemen voor elke ligplaats in geval van vliegtuigen met een MCTOM van 5 700 kg of minder en een MOPSC van negen of minder, waarvoor een individueel luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven op of na 8 april 2015.”;
 - ii) onder b) wordt punt 3 vervangen door:
“3) dient voor elke cockpitbemanningsstoel en voor elke stoel naast een pilootenstoel te zijn voorzien van:
 - i) twee schouderbanden en een veiligheidsgordel die onafhankelijk kan worden gebruikt;
 - ii) een diagonale schouderband en een veiligheidsgordel die onafhankelijk kan worden gebruikt in de volgende vliegtuigen:
 - A) vliegtuigen met een MCTOM van 5 700 kg of minder en een MOPSC van negen of minder die in overeenstemming zijn met de dynamische omstandigheden voor noodlandingen zoals omschreven in de toepasselijke certificeringsspecificatie;
 - B) vliegtuigen met een MCTOM van 5 700 kg of minder en een MOPSC van negen of minder die niet in overeenstemming zijn met de dynamische omstandigheden voor noodlandingen zoals omschreven in de toepasselijke certificeringsspecificatie en waarvoor een individueel luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven vóór 28 oktober 2014;
 - C) vliegtuigen die zijn gecertificeerd in overeenstemming met CS-VLA of gelijkwaardig en CS-LSA of gelijkwaardig.”;
- l) in CAT.IDE.A.245 wordt punt d) vervangen door:
- “d) Vliegtuigen dienen te zijn uitgerust met aanvullende draagbare beschermende ademhalingsapparatuur die is geïnstalleerd in de directe nabijheid van het handbrandblusapparaat als bedoeld in CAT.IDE.A.250, onder b) en c), of in de directe nabijheid van de ingang van het vrachtcompartiment indien het handbrandblusapparaat in een vrachtcompartiment is geïnstalleerd.”;

m) in CAT.IDE.A.275 worden de punten c) en d) vervangen door:

- “c) In het geval van vliegtuigen met een MOPSC van 19 of minder waarvan het type is gecertificeerd op basis van de certificeringsspecificatie van het Agentschap, dient de onder a) bedoelde noodverlichtingsinstallatie de onder b), punten 1, 2 en 3, vermelde uitrusting te omvatten.
- d) In het geval van vliegtuigen met een MOPSC van 19 of minder die niet zijn gecertificeerd op basis van de certificeringsspecificatie van het Agentschap, dient de onder a) bedoelde noodverlichtingsinstallatie de onder b), punt 1, vermelde uitrusting te omvatten.”;

n) in CAT.IDE.A.285 wordt punt c) vervangen door:

“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 watervliegtuig op het water, in overeenstemming met de grootte, het gewicht en de manoeuvreereigenschappen ervan;
- 2) uitrusting om de geluidssignalen te kunnen produceren die zijn voorgeschreven in de internationale regels voor het voorkomen van botsingen op zee, indien van toepassing.”;

o) in CAT.IDE.A.345 wordt punt c) vervangen door:

“c) Niettegenstaande punt b) zijn vliegtuigen die korteaafstandsvluchten uitvoeren in het NAT HLA-luchtruim (North Atlantic high-level airspace) en die de noordelijke Atlantische Oceaan niet oversteken, uitgerust met ten minste één langeafstandscommunicatiesysteem als voor het desbetreffende luchtruim alternatieve communicatieprocedures zijn gepubliceerd.”;

p) CAT.IDE.H.100 wordt als volgt gewijzigd:

i) punt a) wordt vervangen door:

“a) De volgens dit subdeel vereiste instrumenten en apparatuur worden goedgekeurd in overeenstemming met de toepasselijke luchtwaardigheidseisen, met uitzondering van de volgende elementen:

1. onafhankelijk werkende draagbare lampen;
2. een nauwkeurig uurwerk;
3. kaarthouders;
4. verbandtrommels voor eerste hulp bij ongevallen;
5. megafoons;
6. overlevings- en noodsignaalapparatuur;
7. zeeankers en uitrusting voor het aanmeren;
8. bevestigingssystemen voor kinderen.”;

ii) punt b) wordt vervangen door:

“b) Instrumenten en apparatuur die krachtens deze bijlage (deel-CAT) niet zijn vereist en alle andere apparatuur die krachtens deze verordening niet is vereist, maar die wel op een vlucht worden vervoerd, moeten voldoen aan de volgende voorschriften:

- 1) de informatie die door deze instrumenten, apparatuur of accessoires wordt verstrekt, mag door de cockpitbemanning niet worden gebruikt om te voldoen aan bijlage II bij Verordening (EU) 2018/1139 of CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 en CAT.IDE.H.345 van deze bijlage;
- 2) de instrumenten en apparatuur mogen geen nadelige invloed hebben op de luchtwaardigheid van de helikopter, ook niet bij uitval of storingen.”;

q) in CAT.IDE.H.105 wordt punt b) vervangen door:

“b) de exploitant van de bevoegde autoriteit toestemming krijgt om de helikopter te exploiteren binnen de beperkingen van de MMEL overeenkomstig ORO.MLR.105, onder j), van bijlage III.”;

- r) CAT.IDE.H.125 wordt als volgt gewijzigd:
- i) onder a) wordt punt iii) van punt 1 vervangen door:
“iii) barometrische hoogte;”;
 - ii) onder b) wordt punt 1 vervangen door:
“1) barometrische hoogte;”;
- s) CAT.IDE.H.130 wordt als volgt gewijzigd:
- i) punt b) wordt vervangen door:
“b) Twee inrichtingen om de barometrische hoogte te meten en weer te geven. In geval van VFR-vluchten bij nacht met één piloot mag één drukhoogtemeter worden vervangen door een radiohoogtemeter.”;
 - ii) onder h) wordt punt 1 vervangen door:
“1) barometrische hoogte;”;
- t) in CAT.IDE.H.315 wordt punt a) vervangen door:
- “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 ervan, en”;
- u) CAT.IDE.H.320 wordt vervangen door:

“CAT.IDE.H.320 Alle helikopters die vluchten boven water uitvoeren — noodlandingen op het water

- a) Helikopters dienen zodanig te worden ontworpen dat ze op het water kunnen landen of kunnen worden gecertificeerd voor noodlandingen op het water in overeenstemming met de relevante certificeringsspecificatie wanneer ze vluchten uitvoeren in prestatieklasse 1 of 2 boven water in een vijandige omgeving op een afstand tot het land die overeenkomt met meer dan 10 minuten vliegtijd bij normale kruissnelheid.
 - b) Helikopters dienen zodanig te worden ontworpen dat ze op het water kunnen landen of kunnen worden gecertificeerd voor noodlandingen op het water in overeenstemming met de relevante certificeringsspecificatie, of dienen te zijn uitgerust met drijfmiddelen voor noodsituaties wanneer ze vluchten uitvoeren in:
 - 1) prestatieklasse 1 of 2 boven water in een niet-vijandige omgeving op een afstand tot het land die overeenkomt met meer dan 10 minuten vliegtijd bij normale kruissnelheid;
 - 2) prestatieklasse 2 indien de start of landing plaatsvindt boven water, behalve in het geval van HEMS-operaties waarbij om de blootstelling te minimaliseren de landing of start in een HEMS-exploitatiegebied dat is gelegen in een agglomeratie, plaatsvindt boven water;
 - 3) prestatieklasse 3 boven water op een afstand tot het land die groter is dan die welke nodig is om een veilige noodlanding op het land uit te voeren.”.
- 5) Bijlage V (deel-SPA) wordt als volgt gewijzigd:
- a) SPA.GEN.100 wordt vervangen door:

“SPA.GEN.100 Bevoegde autoriteit

- a) De bevoegde autoriteit voor het afgeven van een specifieke goedkeuring is:
 - 1. voor commerciële exploitanten: de autoriteit van de lidstaat waarin de exploitant zijn hoofdvestiging heeft;
 - 2. voor niet-commerciële exploitanten: de autoriteit van de lidstaat waarin de exploitant zijn hoofdvestiging heeft, gevestigd is of verblijft.

- b) Niettegenstaande het bepaalde onder a), punt 2, zijn voor niet-commerciële exploitanten die gebruikmaken van een luchtvaartuig dat in een derde land is geregistreerd, de toepasselijke voorschriften van deze bijlage voor de goedkeuring van de volgende vluchtuitvoeringen niet van toepassing indien deze goedkeuringen zijn afgegeven door een derde land van registratie:
1. vluchtuitvoeringen met prestatiegebaseerde navigatie (performance-based navigation, PBN);
 2. minimumprestatiespecificaties op het gebied van navigatie (minimum navigation performance specifications, MNPS);
 3. vluchtuitvoeringen in een deel van het luchtruim met verminderde verticale separatieminima (reduced vertical separation minima, RVSM);
 4. activiteiten bij slecht zicht (LVO).”;
- b) in SPA.DG.110 wordt punt e) vervangen door:
- “e) ervoor te zorgen dat een exemplaar van de informatie aan de piloot met gezagvoerdersbevoegdheid of aan de gezagvoerder wordt bewaard op de grond en dat dit exemplaar, of de informatie die daarin is vervat, vrij beschikbaar is voor de vliegdiensofficier, de vluchtadviseur of het aangewezen grondpersoneel dat verantwoordelijk is voor hun deel van de vluchtactiviteiten, tot na de voltooiing van de vlucht waarop de informatie betrekking heeft;”;
- c) in SPA.NVIS.110 wordt punt b) vervangen door:
- “b) *Radiohoogtemeter*. De helikopter dient te zijn uitgerust met een radiohoogtemeter die in staat is een auditieve waarschuwing uit te zenden onder een vooraf vastgestelde hoogte en een auditieve en visuele waarschuwing op een door de piloot te selecteren hoogte, welke waarschuwing onmiddellijk waarneembaar is tijdens alle fasen van een NVIS-vlucht.”;
- d) SPA.HHO.110 wordt vervangen door:

“SPA.HHO.110 Eisen voor de uitrusting voor HHO

- a) Voor de installatie van alle andere takeluitrusting voor helikopters dan eenvoudige inrichtingen voor het vervoer van personen (personnel-carrying device systems, PCDS), met inbegrip van radioapparatuur om te voldoen aan SPA.HHO.115, en voor alle daaropvolgende wijzigingen, dient een luchtwaardigheidsgoedkeuring te zijn afgegeven die passend is voor de voorgenomen functie. Aanvullende uitrusting dient te zijn ontworpen en getest aan de hand van de toepasselijke norm, zoals vereist door de bevoegde autoriteit.
- b) De onderhoudsinstructies voor HHO-uitrusting en -systemen dienen te worden vastgesteld door de exploitant in samenwerking met de fabrikant en te worden opgenomen in het onderhoudsprogramma van de exploitant voor de helikopter, zoals vereist bij Verordening (EU) nr. 1321/2014.”.
- 6) Bijlage VI (deel-NCC) wordt als volgt gewijzigd:
- a) NCC.GEN.100 wordt vervangen door:

“NCC.GEN.100 Bevoegde autoriteit

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

- b) het volgende punt NCC.GEN.101 wordt toegevoegd:

“NCC.GEN.101 Aanvullende eisen voor organisaties voor vliegopleiding

Goedgekeurde opleidingsorganisaties die aan deze bijlage moeten voldoen, moeten ook voldoen aan ORO.GEN.310 van bijlage III, zoals van toepassing.”;

- c) in NCC.IDE.A.100 wordt punt c) vervangen door:

“c) Instrumenten en apparatuur of accessoires die krachtens deze bijlage niet zijn vereist en alle andere apparatuur die krachtens deze verordening niet is vereist, maar die wel op een vlucht worden vervoerd, moeten voldoen aan de volgende voorschriften:

1. de informatie die door deze instrumenten, apparatuur of accessoires wordt verstrekt, mag door de cockpitbemanning niet worden gebruikt om te voldoen aan bijlage II bij Verordening (EU) 2018/1139 of NCC.IDE.A.245 en NCC.IDE.A.250 van deze bijlage;
2. de instrumenten en apparatuur mogen geen invloed hebben op de luchtwaardigheid van het vliegtuig, ook niet bij uitval of storingen.”;

- d) in NCC.IDE.A.105 wordt punt b) vervangen door:
- “b) de exploitant van de bevoegde autoriteit toestemming krijgt om het vliegtuig te exploiteren binnen de beperkingen van de basisminimumuitrustingslijst (MMEL) overeenkomstig ORO.MLR.105, onder j), van bijlage III, of”;
- e) NCC.IDE.A.120 wordt als volgt gewijzigd:
- i) onder a) wordt punt 3 vervangen door:
- “3. barometrische hoogte;”;
- ii) onder c) wordt punt 1 vervangen door:
- “1. barometrische hoogte;”;
- f) NCC.IDE.A.125 wordt als volgt gewijzigd:
- i) onder a) wordt punt 3 vervangen door:
- “3. barometrische hoogte;”;
- ii) onder c) wordt punt 1 vervangen door:
- “1. barometrische hoogte;”;
- iii) punt h) wordt vervangen door:
- “h) een noodstroomvoorziening die onafhankelijk is van het normale elektriciteitsvoorzieningssysteem, waarmee het systeem voor vlieghoudingsweergave minstens 30 minuten kan worden gevoed en verlicht. De noodstroomvoorziening treedt automatisch in werking als de normale elektriciteitsvoorziening volledig uitvalt; op het instrument of op het instrumentenpaneel wordt duidelijk aangegeven dat de vlieghoudingsweergave op noodstroom werkt.”;
- g) in NCC.IDE.A.180 wordt punt b) vervangen door:
- “b) Een veiligheidsgordel met een schoudersysteem:
1. dient te zijn voorzien van een éénpuntsontkoppelingsmechanisme;
 2. dient voor de stoelen voor de minimaal vereiste cabinebemanning te zijn voorzien van twee schouderbanden en een veiligheidsgordel die onafhankelijk kan worden gebruikt;
 3. dient voor elke cockpitbemanningsstoel en voor elke stoel naast een pilootenstoel te zijn voorzien van:
 - i) twee schouderbanden en een veiligheidsgordel die onafhankelijk kan worden gebruikt, of
 - ii) een diagonale schouderband en een veiligheidsgordel die onafhankelijk kan worden gebruikt in de volgende vliegtuigen:
 - A) vliegtuigen met een MCTOM van 5 700 kg of minder en een MOPSC van negen of minder die in overeenstemming zijn met de dynamische omstandigheden voor noodlandingen zoals omschreven in de toepasselijke certificeringsspecificatie;
 - B) vliegtuigen met een MCTOM van 5 700 kg of minder en een MOPSC van negen of minder die niet in overeenstemming zijn met de dynamische omstandigheden voor noodlandingen zoals omschreven in de toepasselijke certificeringsspecificatie en waarvoor een individueel luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven vóór 25 augustus 2016.”;
- h) aan NCC.IDE.A.250 wordt het volgende punt e) toegevoegd:
- “e) Vliegtuigen moeten zijn uitgerust met surveillanceapparatuur overeenkomstig de toepasselijke eisen met betrekking tot het luchtruim.”;
- i) in NCC.IDE.H.100 wordt punt c) vervangen door:
- “c) Instrumenten en apparatuur of accessoires die krachtens deze bijlage niet zijn vereist en alle andere apparatuur die krachtens deze verordening niet is vereist, maar die wel op een vlucht worden vervoerd, moeten voldoen aan de volgende voorschriften:
1. de informatie die door deze instrumenten, apparatuur of accessoires wordt verstrekt, mag door de cockpitbemanning niet worden gebruikt om te voldoen aan bijlage II bij Verordening (EU) 2018/1139 of NCC.IDE.H.245 en NCC.IDE.H.250 van deze bijlage;
 2. de instrumenten en apparatuur mogen geen invloed hebben op de luchtwaardigheid van de helikopter, ook niet bij uitval of storingen.”;

- j) in NCC.IDE.H.105 wordt punt b) vervangen door:
 - “b) de exploitant van de bevoegde autoriteit toestemming krijgt om de helikopter te exploiteren binnen de beperkingen van de basisminimumuitrustingslijst (MMEL) overeenkomstig ORO.MLR.105, onder j), van bijlage III, of”;
- k) NCC.IDE.H.120 wordt als volgt gewijzigd:
 - i) onder a) wordt punt 3 vervangen door:
 - “3. barometrische hoogte;”;
 - ii) onder c) wordt punt 1 vervangen door:
 - “1. barometrische hoogte;”;
- l) NCC.IDE.H.125 wordt als volgt gewijzigd:
 - i) onder a) wordt punt 3 vervangen door:
 - “3. barometrische hoogte;”;
 - ii) onder c) wordt punt 1 vervangen door:
 - “1. barometrische hoogte;”;
- m) NCC.IDE.H.235 wordt vervangen door:

“NCC.IDE.H.235 Alle helikopters die vluchten boven water uitvoeren — noodlandingen op het water

Helikopters worden zodanig ontworpen dat ze op het water kunnen landen of kunnen worden gecertificeerd voor noodlandingen op het water in overeenstemming met de relevante certificeringsspecificaties of worden uitgerust met drijfmiddelen voor noodsituaties wanneer ze 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.”;

- n) aan NCC.IDE.H.250 wordt het volgende punt e) toegevoegd:
 - “e) Helikopters moeten zijn uitgerust met surveillanceapparatuur overeenkomstig de toepasselijke eisen met betrekking tot het luchtruim.”.

7) Bijlage VII (deel-NCO) wordt als volgt gewijzigd:

- a) in NCO.GEN.100 wordt punt b) vervangen door:
 - “b) Als het luchtvaartuig is geregistreerd in een derde land, is de bevoegde autoriteit de autoriteit die is aangewezen door de lidstaat waar de exploitant zijn hoofdvestiging heeft, gevestigd is of verblijft.”;
- b) het volgende punt NCO.GEN.104 wordt toegevoegd:

“NCO.GEN.104 Gebruik van luchtvaartuigen die door een exploitant van niet-commerciële vluchtuitvoeringen zijn opgenomen in een AOC

- a) Een exploitant van niet-commerciële vluchtuitvoeringen mag andere dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen die zijn opgenomen in het AOC van een exploitant, gebruiken om niet-commerciële vluchten uit te voeren in overeenstemming met deze bijlage.
- b) De exploitant van niet-commerciële vluchtuitvoeringen die de luchtvaartuigen overeenkomstig punt a) gebruikt, stelt een procedure op:
 - 1. waarin duidelijk wordt beschreven hoe de operationele controle van het luchtvaartuig wordt overgedragen tussen de AOC-houder en de exploitant van niet-commerciële vluchtuitvoeringen, zoals vermeld in ORO.GEN.310 van bijlage III;
 - 2. waarin de overdrachtsprocedure van het luchtvaartuig bij zijn terugkeer naar de AOC-houder wordt beschreven.

Die procedure wordt opgenomen in een overeenkomst tussen de AOC-houder en de exploitant van niet-commerciële vluchtuitvoeringen.

De exploitant van niet-commerciële vluchtuitvoeringen waarborgt dat de procedure wordt meegedeeld aan het betrokken personeel.

- c) De permanente luchtwaardigheid van het luchtvaartuig dat overeenkomstig punt a) wordt gebruikt, wordt beheerd door de organisatie die verantwoordelijk is voor de permanente luchtwaardigheid van de luchtvaartuigen die zijn opgenomen in het AOC, in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 1321/2014.
- d) De exploitant van niet-commerciële vluchtuitvoeringen die de luchtvaartuigen overeenkomstig punt a) gebruikt, garandeert:
 - 1. dat elke vlucht die onder zijn operationele controle wordt uitgevoerd, wordt geregistreerd in het technisch journaal van het luchtvaartuig;
 - 2. dat de systemen of de configuratie van het luchtvaartuig niet worden gewijzigd;

3. dat elk defect of elke technische storing die zich voordoet terwijl het luchtvaartuig zich onder zijn operationele controle bevindt, na de vlucht onmiddellijk wordt gemeld aan de onder c) vermelde organisatie;
 4. dat de AOC-houder een kopie ontvangt van elk voorvalverslag met betrekking tot de met het luchtvaartuig uitgevoerde vluchten, ingevuld overeenkomstig Verordening (EU) nr. 376/2014 en Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1018.”;
- d) in NCO.IDE.A.100 worden de punten b) en c) vervangen door:
- “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. verbandtrommels voor eerste hulp bij ongevallen;
 5. overlevings- en noodsignaalapparatuur;
 6. zeeankers en uitrusting voor het aanmeren;
 7. bevestigingssystemen voor kinderen;
 8. een eenvoudige inrichting voor het vervoer van personen die door een taakspecialist wordt gebruikt als bevestigingssysteem.
- c) Instrumenten en apparatuur die krachtens bijlage VII (deel-NCO) niet zijn vereist en alle andere apparatuur die krachtens deze verordening niet is vereist, maar die wel op een vlucht worden vervoerd, moeten voldoen aan de volgende voorschriften:
1. de informatie die door deze instrumenten of apparatuur wordt verstrekt, mag door de cockpitbemanning niet worden gebruikt om te voldoen aan bijlage II bij Verordening (EU) 2018/1139 of NCO.IDE.A.190 en NCO.IDE.A.195 van bijlage VII;
 2. de instrumenten en apparatuur mogen geen nadelige invloed hebben op de luchtwaardigheid van het vliegtuig, ook niet bij uitval of storingen.”;
- e) in NCO.IDE.A.120, onder a), wordt punt 3 vervangen door:
- “3. barometrische hoogte;”;
- f) in NCO.IDE.A.125, onder a), wordt punt 3 vervangen door:
- “3. barometrische hoogte;”;
- g) in NCO.IDE.A.140, onder a), wordt punt 2 vervangen door:
- “2. een veiligheidsgordel voor elke passagiersstoel en koppelriemen voor elke ligplaats;”;
- h) aan NCO.IDE.A.195 wordt het volgende punt e) toegevoegd:
- “e) Vliegtuigen moeten zijn uitgerust met surveillanceapparatuur overeenkomstig de toepasselijke eisen met betrekking tot het luchtruim.”;
- i) in NCO.IDE.H.100 worden de punten b) en c) vervangen door:
- “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 voor eerste hulp bij ongevallen;
 4. overlevings- en noodsignaalapparatuur;
 5. zeeankers en uitrusting voor het aanmeren;
 6. bevestigingssystemen voor kinderen;
 7. een eenvoudige inrichting voor het vervoer van personen die door een taakspecialist wordt gebruikt als bevestigingssysteem.

- c) Instrumenten en apparatuur of accessoires die krachtens bijlage VII (deel-NCO) niet zijn vereist en alle andere apparatuur die krachtens deze verordening niet is vereist, maar die wel op een vlucht worden vervoerd, moeten voldoen aan de volgende voorschriften:
1. de informatie die door deze instrumenten, apparatuur of accessoires wordt verstrekt, mag door de cockpitbemanning niet worden gebruikt om te voldoen aan bijlage II bij Verordening (EU) 2018/1139 of NCO.IDE.H.190 en NCO.IDE.H.195 van bijlage VII;
 2. de instrumenten en apparatuur of accessoires mogen geen nadelige invloed hebben op de luchtwaardigheid van de helikopter, ook niet bij uitval of storingen.”;
- j) in NCO.IDE.H.120, onder a), wordt punt 3 vervangen door:
- “3. barometrische hoogte;”;
- k) in NCO.IDE.H.125, onder a), wordt punt 3) vervangen door:
- “3. barometrische hoogte;”;
- l) in NCO.IDE.H.140, onder a), worden de punten 1 en 2 vervangen door:
- “1. een stoel of ligplaats voor elke persoon aan boord van 24 maanden of ouder, of een post voor elk bemanningslid of elke taakspecialist aan boord;
 2. een veiligheidsgordel voor elke passagiersstoel en koppelriemen voor elke ligplaats, en bevestigingssystemen voor elke post;”;
- m) NCO.IDE.H.185 wordt vervangen door:

“NCO.IDE.H.185 Alle helikopters die vluchten boven water uitvoeren — noodlandingen op het water

Helikopters die in een vijandige omgeving boven water vliegen op een afstand van meer dan 50 zeemijl van het land moeten:

- a) ontworpen zijn om op water te kunnen landen overeenkomstig de desbetreffende certificeringsspecificaties, of
 - b) gecertificeerd zijn voor noodlandingen op water overeenkomstig de desbetreffende certificeringsspecificaties, of
 - c) uitgerust zijn met drijfmiddelen voor noodsituaties.”;
- n) aan NCO.IDE.H.195 wordt het volgende punt e) toegevoegd:
- “e) Helikopters moeten zijn uitgerust met surveillanceapparatuur overeenkomstig de toepasselijke eisen met betrekking tot het luchtruim.”;
- o) in NCO.SPEC.HEC.105 wordt punt b) vervangen door:
- “b) De installatie van elke takel- en vrachthaakuitrusting anders dan een eenvoudige inrichting voor het vervoer van personen en alle latere aanpassingen dienen een luchtwaardigheidsgoedkeuring voor de beoogde functie te hebben.”;
- p) NCO.SPEC.PAR.120 wordt vervangen door:

“NCO.SPEC.PAR.120 Vervoer en vrijgave van gevaarlijke goederen

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

- q) aan subdeel E wordt de volgende sectie 6 toegevoegd:

“SECTIE 6

Onderhoudscontrolevluchten

NCO.SPEC.MCF.100 Niveaus van onderhoudscontrolevluchten

Alvorens een onderhoudscontrolevlucht uit te voeren, stelt de exploitant het toepasselijke niveau van de onderhoudscontrolevlucht als volgt vast:

- a) een onderhoudscontrolevlucht van niveau A is een vlucht waarbij naar verwachting abnormale of noodprocedures zullen worden toegepast zoals gedefinieerd in het vlieghandboek, of die nodig is om de werking van een back-upstelsel of andere veiligheidsvoorzieningen aan te tonen;

- b) een onderhoudscontrolevlucht van niveau B is elke onderhoudscontrolevlucht die niet onder niveau A valt.

NCO.SPEC.MCF.1053 Operationele beperkingen

- a) In afwijking van NCO.GEN.105, onder a), punt 4, van deze bijlage mag een onderhoudscontrolevlucht worden uitgevoerd met een luchtvaartuig dat is vrijgegeven voor gebruik na een onvolledig onderhoud overeenkomstig M.A.801 g) of 145.A.50 e) van bijlage I bij Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie.
- b) In afwijking van NCO.IDE.A.105 of NCO.IDE.H.105 mag de gezagvoerder een vlucht uitvoeren met voor de vlucht vereiste uitgevallen of ontbrekende uitrusting of functies, als die uitgevallen of ontbrekende uitrusting of functies zijn vastgesteld in de in NCO.SPEC.MCF.110 vermelde controlelijst.

NCO.SPEC.MCF.110 Controlelijst en veiligheidsbriefing

- a) De in NCO.SPEC.105 vermelde controlelijst wordt indien nodig vóór elke onderhoudscontrolevlucht aangepast en houdt rekening met de operationele procedures die volgens de planning moeten worden gevolgd tijdens die specifieke onderhoudscontrolevlucht.
- b) Niettegenstaande NCO.SPEC.125, onder b), is een veiligheidsbriefing van de taakspecialist vereist vóór elke onderhoudscontrolevlucht.

NCO.SPEC.MCF.120 Eisen ten aanzien van de cockpitbemanning

Bij de keuze van een cockpitbemanningslid voor een onderhoudscontrolevlucht houdt de exploitant rekening met de complexiteit van het luchtvaartuig en het niveau van de onderhoudscontrolevlucht zoals bepaald in NCO.SPEC.MCF.100.

NCO.SPEC.MCF.125 Samenstelling van de bemanning en personen aan boord

- a) De gezagvoerder stelt vóór elke geplande onderhoudscontrolevlucht de behoefte aan extra bemanningsleden en/of taakspecialisten vast en houdt daarbij rekening met de verwachte werklast van de extra bemanningsleden of taakspecialisten en de risicobeoordeling.
- b) De gezagvoerder staat tijdens een onderhoudscontrolevlucht van niveau A niet toe dat zich andere dan de volgens punt a) vereiste personen aan boord bevinden.

NCO.SPEC.MCF.130 Tijdens de vlucht gesimuleerde abnormale of noodprocedures

In afwijking van NCO.SPEC.145 mag een gezagvoerder situaties simuleren die de toepassing van abnormale en noodprocedures vereisen met een taakspecialist aan boord, als die simulatie vereist is om aan het doel van de vlucht te beantwoorden en als dat is aangegeven in de in NCO.SPEC.MCF.110 vermelde controlelijst of in de operationele procedures.

NCO.SPEC.MCF.140 Systemen en apparatuur

Als een onderhoudscontrolevlucht is bedoeld om de goede werking van een systeem of apparatuur te controleren, zal dat systeem of die apparatuur als mogelijk onbetrouwbaar worden aangemerkt en zullen vóór de vlucht passende maatregelen worden overeengekomen om de risico's voor de veiligheid tijdens de vlucht zo veel mogelijk te beperken.”.

- 8) Bijlage VIII (deel-SPO) wordt als volgt gewijzigd:

- a) in SPO.GEN.005 wordt punt a) vervangen door:

“a) Deze bijlage is van toepassing op alle gespecialiseerde vluchttuitvoeringen waarbij een luchtvaartuig wordt gebruikt voor gespecialiseerde activiteiten zoals landbouw, bouw, fotografie, landmeetkunde, observatie en patrouilles, luchtreclame of onderhoudscontrolevluchten.”;

- b) SPO.GEN.100 wordt vervangen door:

“SPO.GEN.100 Bevoegde autoriteit

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

- c) in SPO.POL.110 wordt punt a) vervangen door:

“a) De exploitant stelt een systeem vast voor de bepaling van massa en zwaartepunt om vóór elke vlucht of reeks vluchten het volgende te kunnen bepalen:

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;
6. de van toepassing zijnde locaties van het zwaartepunt.”;

- d) in SPO.IDE.A.100 worden de punten b) en c) vervangen door:

“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. kaarthouders;
5. verbandtrommels voor eerste hulp bij ongevallen;
6. overlevings- en noodsignaalapparatuur;
7. zeeankers en uitrusting voor het aanmeren;
8. een eenvoudige inrichting voor het vervoer van personen die door een taakspecialist wordt gebruikt als bevestigingssysteem.

- c) Instrumenten, apparatuur of accessoires die krachtens deze bijlage (deel-SPO) niet zijn vereist en alle andere apparatuur die krachtens deze verordening niet is vereist, maar die wel op een vlucht worden vervoerd, moeten voldoen aan de volgende voorschriften:

1. de informatie die door deze instrumenten, apparatuur of accessoires wordt verstrekt, mag door de cockpit-bemanning niet worden gebruikt om te voldoen aan bijlage II bij Verordening (EU) 2018/1139 of SPO.IDE.A.215 en SPO.IDE.A.220 van deze bijlage;
2. de instrumenten, apparatuur of accessoires mogen geen nadelige invloed hebben op de luchtwaardigheid van het vliegtuig, ook niet bij uitval of storingen.”;

- e) SPO.IDE.A.105 wordt vervangen door:

“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 een van de volgende voorwaarden is vervuld:

- a) dat het vliegtuig wordt geëxploiteerd overeenkomstig de minimumuitrustingslijst (MEL);
- b) dat voor complexe motoraangedreven vliegtuigen en voor alle vliegtuigen die voor commerciële vluchttuitvoeringen worden gebruikt, de exploitant van de bevoegde autoriteit toestemming heeft gekregen om het vliegtuig te exploiteren binnen de beperkingen van de basisminimumuitrustingslijst (MMEL) overeenkomstig ORO.MLR.105, onder j), van bijlage III;
- c) dat voor het vliegtuig een vliegvergunning is afgegeven overeenkomstig de toepasselijke luchtwaardigheidsvoorschriften.”;

- f) SPO.IDE.A.120 wordt als volgt gewijzigd:
- i) onder a) wordt punt 3 vervangen door:
“3) barometrische hoogte;”;
 - ii) onder e) wordt punt 1 vervangen door:
“1. barometrische hoogte;”;
- g) SPO.IDE.A.125 wordt als volgt gewijzigd:
- i) onder a) wordt punt 3 vervangen door:
“3. barometrische hoogte;”;
 - ii) onder c) wordt punt 1 vervangen door:
“1. barometrische hoogte;”;
 - iii) onder e) wordt punt 4 vervangen door:
“4. een noodstroomvoorziening die onafhankelijk is van het normale elektriciteitsvoorzieningssysteem, waarmee het systeem voor vlieghoudingsweergave minstens 30 minuten kan worden gevoed en verlicht. De noodstroomvoorziening treedt automatisch in werking als de normale elektriciteitsvoorziening volledig uitvalt; op het instrument of op het instrumentenpaneel wordt duidelijk aangegeven dat de vlieghoudingsweergave op noodstroom werkt.”;
- h) in SPO.IDE.A.160 wordt punt e) vervangen door:
- “e) De volgens punt d) vereiste veiligheidsgordel met een schoudersysteem:
- 1. dient te zijn voorzien van een éénpuntsontkoppelingsmechanisme;
 - 2. dient voor elke cockpitbemanningsstoel en voor elke stoel naast een pilootenstoel te zijn voorzien van:
 - i) twee schouderbanden en een veiligheidsgordel die onafhankelijk kan worden gebruikt, of
 - ii) een diagonale schouderband en een veiligheidsgordel die onafhankelijk kan worden gebruikt in de volgende vliegtuigen:
 - A) vliegtuigen met een MCTOM van 5 700 kg of minder en een MOPSC van negen of minder die in overeenstemming zijn met de dynamische omstandigheden voor noodlandingen zoals omschreven in de toepasselijke certificeringsspecificatie;
 - B) vliegtuigen met een MCTOM van 5 700 kg of minder en een MOPSC van negen of minder die niet in overeenstemming zijn met de dynamische omstandigheden voor noodlandingen zoals omschreven in de toepasselijke certificeringsspecificatie en waarvoor een individueel luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven vóór 25 augustus 2016.”;
- i) aan SPO.IDE.A.220 wordt het volgende punt e) toegevoegd:
- “e) Vliegtuigen moeten zijn uitgerust met surveillanceapparatuur overeenkomstig de toepasselijke eisen met betrekking tot het luchtruim.”;
- j) SPO.IDE.H.100 wordt als volgt gewijzigd:
- i) punt b) wordt vervangen door:
“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 voor eerste hulp bij ongevallen;
 - 4. overlevings- en noodsignaalapparatuur;
 - 5. zeeankers en uitrusting voor het aanmeren;
 - 6. bevestigingssystemen voor kinderen;
 - 7. een eenvoudige inrichting voor het vervoer van personen die door een taakspecialist wordt gebruikt als bevestigingssysteem.”;

ii) punt c) wordt vervangen door:

“c) Instrumenten, apparatuur of accessoires die krachtens deze bijlage (deel-SPO) niet zijn vereist en alle andere apparatuur die krachtens deze verordening niet is vereist, maar die wel op een vlucht worden vervoerd, moeten voldoen aan de volgende voorschriften:

1. de informatie die door deze instrumenten, apparatuur of accessoires wordt verstrekt, mag door de cockpitbemanning niet worden gebruikt om te voldoen aan bijlage II bij Verordening (EU) 2018/1139 of SPO.IDE.H.215 en SPO.IDE.H.220 van deze bijlage;
2. de instrumenten, apparatuur of accessoires mogen geen nadelige invloed hebben op de luchtwaardigheid van de helikopter, ook niet bij uitval of storingen.”;

k) SPO.IDE.H.105 wordt vervangen door:

“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 een van de volgende voorwaarden is vervuld:

- a) dat de helikopter wordt geëxploiteerd overeenkomstig de minimumuitrustingslijst (MEL);
 - b) dat voor complexe motoraangedreven helikopters en voor alle helikopters die voor commerciële vluchttuitvoeringen worden gebruikt, de exploitant van de bevoegde autoriteit toestemming heeft gekregen om de helikopter te exploiteren binnen de beperkingen van de basisminimumuitrustingslijst (MMEL) overeenkomstig ORO.MLR.105, onder j), van bijlage III;
 - c) dat voor de helikopter een vliegvergunning is afgegeven overeenkomstig de toepasselijke luchtwaardigheidseisen.”;
- l) SPO.IDE.H.120 wordt als volgt gewijzigd:
- i) onder a) wordt punt 3 vervangen door:
“3. barometrische hoogte;”;
 - ii) onder d) wordt punt 1 vervangen door:
“1. barometrische hoogte;”;
- m) SPO.IDE.H.125 wordt als volgt gewijzigd:
- i) onder a) wordt punt 3 vervangen door:
“3. barometrische hoogte;”;
 - ii) onder c) wordt punt 1 vervangen door:
“1. barometrische hoogte;”;
- n) aan SPO.IDE.H.220 wordt het volgende punt e) toegevoegd:
- “e) Helikopters moeten zijn uitgerust met surveillanceapparatuur overeenkomstig de toepasselijke eisen met betrekking tot het luchtruim.”;
- o) SPO.SPEC.HESLO.100 wordt vervangen door:

“SPO.SPEC.HESLO.100 Standaardvluchttuitvoeringsprocedures

De standaardvluchttuitvoeringsprocedures voor helikoptervluchten met aangehaakte vracht (HESLO) 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 relevante theoretische en praktische opleiding die bemanningsleden gevolgd moeten hebben om hun taken uit te voeren, de relevante opleiding die taakspecialisten gevolgd moeten hebben om hun taken uit te voeren, en de kwalificatie en aanstelling van personen die dergelijke opleidingen aan bemanningsleden en taakspecialisten geven;
- d) de verantwoordelijkheden en taken van de bemanningsleden en taakspecialisten;
- e) de nodige prestatiecriteria voor helikoptervluchten met aangehaakte vracht (HESLO);
- f) normale, abnormale en noodprocedures.”;

- p) SPO.SPEC.HEC.100 wordt vervangen door:

“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 relevante theoretische en praktische opleiding die bemanningsleden gevolgd moeten hebben om hun taken uit te voeren, de relevante opleiding die taakspecialisten gevolgd moeten hebben om hun taken uit te voeren, en de kwalificatie en aanstelling van personen die dergelijke opleidingen aan bemanningsleden en taakspecialisten geven;
 - d) de verantwoordelijkheden en taken van de bemanningsleden en taakspecialisten;
 - e) de nodige prestatiecriteria voor helikoptervluchten met aangehaakte vracht (HESLO);
 - f) normale, abnormale en noodprocedures.”;
- q) in SPO.SPEC.HEC.105 wordt punt b) vervangen door:
- “b) De installatie van elke takel- en vrachthaakuitrusting anders dan een eenvoudige inrichting voor het vervoer van personen en alle latere aanpassingen, dienen een luchtwaardigheidsgoedkeuring voor de beoogde functie te hebben.”;
- r) SPO.SPEC.PAR.125 wordt vervangen door:

“SPO.SPEC.PAR.125 Vrijgave van gevaarlijke goederen

Onverminderd SPO.GEN.155 mogen parachutisten het luchtvaartuig verlaten voor een demonstratie parachute-springen 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.”;

- s) aan subdeel E wordt de volgende sectie 5 toegevoegd:

“SECTIE 5

Onderhoudscontrolevluchten

SPO.SPEC.MCF.100 Niveaus van onderhoudscontrolevluchten

Alvorens een onderhoudscontrolevlucht uit te voeren, stelt de exploitant het toepasselijke niveau van de onderhoudscontrolevlucht als volgt vast:

- a) een onderhoudscontrolevlucht van niveau A is een vlucht waarbij naar verwachting abnormale of noodprocedures zullen worden toegepast zoals gedefinieerd in het vlieghandboek, of die nodig zijn om de werking van een back-upsysteem of andere veiligheidsvoorzieningen aan te tonen;
- b) een onderhoudscontrolevlucht van niveau B is elke onderhoudscontrolevlucht die niet onder niveau A valt.

SPO.SPEC.MCF.105 Vluchtprogramma voor een onderhoudscontrolevlucht van niveau A

Alvorens een onderhoudscontrolevlucht van niveau A uit te voeren met een complex motoraangedreven luchtvaartuig, ontwikkelt en documenteert de exploitant een vluchtprogramma.

SPO.SPEC.MCF.110 Handboek onderhoudscontrolevluchten voor een onderhoudscontrolevlucht van niveau A

Een exploitant die een onderhoudscontrolevlucht van niveau A uitvoert:

- a) beschrijft de vluchtuitvoering en de bijbehorende procedures in het in ORO.MLR.100 van bijlage III vermelde vluchthandboek of in een specifiek handboek onderhoudscontrolevluchten;
- b) werkt dat handboek indien nodig bij;

- c) stelt alle betrokken personeel in kennis van het handboek en van de wijzigingen die relevant zijn voor hun taken;
- d) bezorgt het handboek en de bijwerkingen ervan aan de bevoegde autoriteit.

SPO.SPEC.MCF.115 Eisen ten aanzien van de cockpitbemanning voor een onderhoudscontrolevlucht van niveau A

- a) De exploitant kiest de geschikte cockpitbemanningsleden in functie van de complexiteit van het luchtvaartuig en het niveau van de onderhoudscontrolevlucht. Bij de keuze van de cockpitbemanningsleden voor een onderhoudscontrolevlucht van niveau A met een complex motoraangedreven luchtvaartuig waarborgt de exploitant het volgende:
 - 1. de gezagvoerder heeft een opleidingscursus gevolgd overeenkomstig SPO.SPEC.MCF.120; als hij de opleiding in een simulator heeft gevolgd, moet de piloot ten minste één onderhoudscontrolevlucht van niveau A uitvoeren als toezichthoudende piloot of als waarnemer alvorens als gezagvoerder van een onderhoudscontrolevlucht van niveau A te vliegen;
 - 2. de gezagvoerder heeft ten minste 1 000 uren gevlogen op luchtvaartuigen van dezelfde luchtvaartuigcategorie als het te vliegen luchtvaartuig, waarvan 400 uren als gezagvoerder in een complex motoraangedreven luchtvaartuig en ten minste 50 uren op het specifieke luchtvaartuigtype.

Als de exploitant een nieuw luchtvaartuigtype in gebruik neemt en de kwalificaties van de piloot heeft beoordeeld overeenkomstig een vastgestelde beoordelingsprocedure, kan de exploitant niettegenstaande punt 2 van de eerste alinea een piloot kiezen die minder dan 50 uur ervaring op het specifieke luchtvaartuigtype heeft.

- b) Piloten die houder zijn van een bevoegdverklaring voor testvliegen overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1178/2011, mogen volledig worden vrijgesteld van de onder a), punt 1, vermelde opleidingscursus, op voorwaarde dat zij de vereiste initiële en periodieke opleiding betreffende boordpersoneelsbeheer hebben gevolgd overeenkomstig ORO.FC.115 en ORO.FC.215 van bijlage III.
- c) Een gezagvoerder mag geen onderhoudscontrolevluchten van niveau A uitvoeren op een complex motoraangedreven luchtvaartuig tenzij hij in de laatste 36 maanden een onderhoudscontrolevlucht van niveau A heeft uitgevoerd.
- d) Recente ervaring als gezagvoerder van een onderhoudscontrolevlucht van niveau A kan opnieuw worden opgedaan als waarnemer of als toezichthoudende piloot tijdens een onderhoudscontrolevlucht van niveau A, of na een onderhoudscontrolevlucht van niveau A als gezagvoerder in een simulator.

SPO.SPEC.MCF.120 Opleidingscursus voor de cockpitbemanning voor onderhoudscontrolevluchten van niveau A

- a) De vereiste opleidingscursus voor onderhoudscontrolevluchten van niveau A wordt gegeven overeenkomstig een gedetailleerde syllabus.
- b) De vlieg instructie voor de opleiding wordt op een van de volgende wijzen gegeven:
 - 1. in een simulator die voor opleidingsdoeleinden de reacties van het luchtvaartuig en zijn systemen op de uitgevoerde controles adequaat weergeeft;
 - 2. tijdens een vlucht in een luchtvaartuig waarbij technieken voor onderhoudscontrolevluchten worden gedemonstreerd.
- c) Een opleidingscursus die is gevolgd in één luchtvaartuigcategorie, wordt als geldig beschouwd voor alle luchtvaartuigtypes van die categorie.
- d) Bij de vergelijking van het voor de opleiding gebruikte luchtvaartuig en het luchtvaartuig waarmee wordt gevlogen tijdens de onderhoudscontrolevlucht, specificeert de exploitant of een verschillenopleiding of vertrouwddmakingsopleiding vereist is en beschrijft hij de inhoud van een dergelijke opleiding.

SPO.SPEC.MCF.125 Samenstelling van de bemanning en personen aan boord

- a) De exploitant stelt procedures vast om na te gaan of er extra taakspecialisten nodig zijn.
- b) Voor een onderhoudscontrolevlucht van niveau A definieert de exploitant in zijn handboek het beleid ten aanzien van andere personen aan boord.

- c) Voor een onderhoudscontrolevlucht van niveau A is in de cockpit een taakspecialist of extra piloot vereist om de cockpitbemanningsleden bij te staan, tenzij de configuratie van het luchtvaartuig zulks niet toestaat of de exploitant, gezien de werklast van de cockpitbemanningsleden op grond van het vluchtprogramma, kan rechtvaardigen dat de cockpitbemanningsleden geen extra hulp nodig hebben.

SPO.SPEC.MCF.130 Tijdens de vlucht gesimuleerde abnormale of noodprocedures

In afwijking van SPO.OP.185 mag een taakspecialist zich aan boord van een onderhoudscontrolevlucht van niveau A bevinden als dat vereist is om aan de bedoeling van de vlucht te beantwoorden en zulks is vastgesteld in het vluchtprogramma.

SPO.SPEC.MCF.135 Vluchtbeperkingen en rusttijden

Bij de toewijzing van bemanningsleden voor onderhoudscontrolevluchten dienen de exploitanten die onder subdeel FTL van bijlage III (deel-ORO) vallen, de bepaling van dat subdeel toe te passen.

SPO.SPEC.MCF.140 Systemen en apparatuur

Als een onderhoudscontrolevlucht is bedoeld om de goede werking van een systeem of van apparatuur te controleren, zal dat systeem of die apparatuur als mogelijk onbetrouwbaar worden aangemerkt en zullen vóór de vlucht passende maatregelen worden overeengekomen om de risico's voor de veiligheid tijdens de vlucht zo veel mogelijk te beperken.

SPO.SPEC.MCF.145 Vereisten voor cockpitgeluidsrecorders, vluchtgegevensrecorders en datalinkrecorders voor AOC-houders

Voor een onderhoudscontrolevlucht van een luchtvaartuig dat anders wordt gebruikt voor commerciële luchtvervoersactiviteiten, blijven de bepalingen gelden inzake cockpitgeluidsrecorders (CVR), vluchtgegevensrecorders (FDR) en datalinkrecorders (DLR) van bijlage IV (deel-CAT).".

BIJLAGE II

De bijlagen I en Vb van Verordening (EU) nr. 1321/2014 worden als volgt gewijzigd:

1) Aan M.A.201 van bijlage I (deel-M) wordt het volgende punt k) toegevoegd:

“k) Als een in een vergunning tot vluchtuitvoering opgenomen luchtvaartuig wordt gebruikt voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen of gespecialiseerde vluchtuitvoeringen krachtens ORO.GEN.310 van bijlage III of NCO.GEN.104 van bijlage VII bij Verordening (EU) nr. 965/2012, waarborgt de exploitant dat de taken die verband houden met permanente luchtwaardigheid, worden uitgevoerd door de CAMO die is goedgekeurd overeenkomstig bijlage Vc (deel-CAMO) of de gecombineerde luchtwaardigheidsorganisatie (combined airworthiness organisation, CAO) die is goedgekeurd overeenkomstig bijlage Vd (deel-CAO), naargelang het geval, van de houder van de vergunning tot vluchtuitvoering.”.

2) Aan ML.A.201 van bijlage Vb (deel-ML) wordt het volgende punt h) toegevoegd:

“h) In het geval dat een in een vergunning tot vluchtuitvoering opgenomen luchtvaartuig wordt gebruikt voor niet-commerciële of gespecialiseerde vluchtuitvoeringen krachtens ORO.GEN.310 van bijlage III of NCO.GEN.104 van bijlage VII bij Verordening (EU) nr. 965/2012, waarborgt de exploitant dat de taken die verband houden met permanente luchtwaardigheid, worden uitgevoerd door de CAMO die is goedgekeurd overeenkomstig bijlage Vc (deel-CAMO) of de gecombineerde luchtwaardigheidsorganisatie (combined airworthiness organisation, CAO) die is goedgekeurd overeenkomstig bijlage Vd (deel-CAO), naargelang het geval, van de houder van de vergunning tot vluchtuitvoering.”.
