

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2021/2237 VAN DE COMMISSIE**van 15 december 2021****tot wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012 wat betreft de eisen voor vluchtuitvoeringen bij alle weersomstandigheden en inzake de opleiding en toetsing van de cockpitbemanning**

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 ⁽¹⁾ van de Raad, en met name artikel 23, lid 1, artikel 27, lid 1, en artikel 31,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Exploitanten en personeel die bij de exploitatie van luchtvaartuigen zijn betrokken, alsmede de nationale bevoegde autoriteiten, moeten voldoen aan de bij Verordening (EU) 2018/1139 vastgestelde relevante essentiële eisen voor vluchtuitvoeringen.
- (2) Bij Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie ⁽²⁾ zijn gedetailleerde regels voor vluchtuitvoeringen vastgesteld. De bestaande regels voor vluchtuitvoeringen bij alle weersomstandigheden moeten worden geactualiseerd om ervoor te zorgen dat zij een weerspiegeling zijn van de recente technologische ontwikkelingen van nieuwe boordsystemen en de beste praktijken op het gebied van vluchtuitvoering.
- (3) Om een hoog niveau van veiligheid van de burgerluchtvaart in de Unie te waarborgen, moeten activiteiten onder alle weersomstandigheden in alle relevante luchtvaart domeinen worden meegenomen, met inbegrip van de initiële luchtwaardigheid, vluchtuitvoeringen, de afgifte van bewijzen van bevoegdheid voor cockpitbemanning en luchtvaartterreinen, en moet rekening worden gehouden met de wereldwijde luchtvaartervaring en de wetenschappelijke en technische vooruitgang in de luchtvaart. Daarom moeten de nieuwe regels zorgen voor een sterkere harmonisatie met de eisen van de Federal Aviation Administration van de Verenigde Staten en moeten in het Unierecht zoveel mogelijk de recentste wijzigingen worden opgenomen van de normen die zijn vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), namelijk ICAO-bijlage 6, deel I (11e editie), deel II (10e editie) en deel III (9e editie), met betrekking tot vluchtuitvoeringen bij alle weersomstandigheden en de terminologie op het gebied van instrumentnadering.
- (4) Voorts moeten veilige helikoptervluchten volgens instrumentvliegvoorschriften (IFR) mogelijk worden gemaakt, met inbegrip van het gebruik van point-in-spacenaderingen en -vertrekken. Omdat helikoptervluchten tot dusver hoofdzakelijk op basis van zichtvliegvoorschriften plaatsvonden, zijn aanvullende regels voor de exploitatie van helikopters ontwikkeld. Er zijn nieuwe helikopterspecifieke point-in-spacenaderingen en -vertrekken en routes voor helikopters op geringe hoogte beschikbaar, die helikopters in staat stellen onder IFR te vliegen. Bijgevolg moeten de exploitatievoorschriften dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (5) Om de veiligheid op kosteneffectieve wijze te verbeteren, moeten nieuwe opleidingseisen worden vastgesteld voor gespecialiseerde vluchtuitvoeringen (SPO), meerpilootbediening van helikopters, een groter gebruik van simulatoren en een grotere verscheidenheid aan voorvallen die worden gebruikt voor training en de controle van helikopters die voor commerciële luchtvervoersactiviteiten (CAT) worden gebruikt.
- (6) De nieuwe regels moeten prestatie- en risicobaseerd zijn om rekening te houden met de voortdurende technologische vooruitgang. Zij moeten technologie-onafhankelijk zijn en flexibiliteit bieden voor toekomstige veranderingen, zodat afhankelijkheid van bepaalde technologische oplossingen wordt voorkomen.

⁽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).

- (7) De nieuwe regels moeten ruimte laten voor efficiëntiewinsten op basis van de technologische vooruitgang en het operationele gebruik van nieuwe, geavanceerde technologieën zoals verbeterde vluchtzichtsysteem (EFVS), en voor de toepassing van diverse nieuwe geavanceerde operationele procedures om vluchtuitvoeringen bij alle weersomstandigheden te ondersteunen. Ook moet worden gestreefd naar het gebruik van innovatieve opleidingsinstrumenten voor de opleiding en toetsing van de cockpitbemanning.
- (8) De nieuwe regels inzake vluchtuitvoeringen bij alle weersomstandigheden en de opleiding en toetsing van de cockpitbemanning moeten bijdragen tot een gelijk speelveld voor alle actoren op de interne luchtvaartmarkt en moeten het concurrentievermogen van de luchtvaartsector van de Unie verbeteren.
- (9) De start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen voor CAT, niet-commerciële vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen (NCC) en gespecialiseerde vluchtuitvoeringen (SPO) moeten zoveel mogelijk op elkaar worden afgestemd. De voorschriften voor vluchtuitvoeringen bij alle weersomstandigheden voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen met andere dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen (NCO) moeten ook worden vereenvoudigd om het gebruik van instrumentvliegvoorschriften aan te moedigen.
- (10) Op basis van de operationele ervaring en gezien de aard van de vluchtuitvoeringen en de kleinere risico's die daarmee gepaard gaan, moeten enkele versoepelingen van de opleidings- en toetsingsvoorschriften voor cockpitbemanningen, die voorheen alleen voor CAT golden, worden uitgebreid tot SPO- en NCC-vluchtuitvoeringen. Operationele ontwikkelingen hebben aangetoond dat het vereiste veiligheidsniveau ook met minder strenge en flexibelere eisen kan worden gehandhaafd. Evenzo moet aan kleine helikopterexploitanten meer flexibiliteit worden geboden met betrekking tot vluchtuitvoeringen met verschillende types of varianten van luchtvaartuigen. Een aantal vereenvoudigingen die op dit moment in het kader van een klassebevoegdverklaring beschikbaar zijn, moeten ook gelden voor kleine eenvoudige eenmotorige helikoptertypen die zich zowel in normale omstandigheden als in noodsituaties op vergelijkbare wijze gedragen.
- (11) Verordening (EU) nr. 965/2012 moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd om volledig uitvoering te geven aan de essentiële eisen voor vluchtuitvoering van bijlage V bij Verordening (EU) 2018/1139.
- (12) Het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart heeft ontwerpuitvoeringsvoorschriften opgesteld en bij de Commissie als advies nr. 02/2021⁽³⁾ ingediend overeenkomstig artikel 76, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1139.
- (13) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 127 van Verordening (EU) 2018/1139 ingestelde comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen van Verordening (EU) nr. 965/2012

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

- 1) In artikel 5, lid 2, punt a), wordt het bepaalde onder iv) vervangen door:
“iv) activiteiten bij slecht zicht (LVO's) of vluchtuitvoeringen met operationele credits;”.
- 2) De bijlagen I, II, III, IV, V, VI, VII en VIII worden gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze verordening.

Artikel 2

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*.

Zij is van toepassing met ingang van 30 oktober 2022.

⁽³⁾ <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

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

Gedaan te Brussel, 15 december 2021.

Voor de Commissie
De voorzitter
Ursula VON DER LEYEN

BIJLAGE

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

1) Bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

a) het volgende punt 6 wordt ingevoegd:

“6) “Vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen”: de bruikbaarheidsgrenzen van een luchtvaartterrein voor:

- a) starts, uitgedrukt in termen van zichtbare baanlengte (RVR) en/of zicht en, indien nodig, de wolkenbasis;
- b) landingen met tweedimensionale (2D) instrumentnaderingen, uitgedrukt in zicht en/of RVR, minimumdalingsaltitude/-hoogte (MDA/H) en, indien nodig, wolkenbasis;
- c) landingen met driedimensionale (3D) instrumentnaderingen, uitgedrukt in zicht en/of RVR en beslissingsaltitude/-hoogte (DA/DH), naargelang van het type en/of de categorie vluchtuitvoering;”;

b) punt 11 wordt geschrapt;

c) de punten 13 en 16 worden geschrapt;

d) het volgende punt 18 bis wordt ingevoegd:

“18 bis) “Wolkenbasis”: de hoogte gemeten vanaf de grond of het water tot de onderzijde van de laagste wolkenlaag onder 6 000 m (20 000 ft) die meer dan de helft van de lucht bedekt;”;

e) punt 20 wordt vervangen door:

“20) “Circuitvliegen”: de visuele fase van een circuitnadering;”;

f) het volgende punt 20 bis wordt ingevoegd:

“20 bis) “Circuitnadering”: instrumentnadering van type A om een luchtvaartuig in positie te brengen voor de landing op een baan of in gebied voor eindnadering en opstijgen (FATO) waarvan de ligging zich niet tot een rechtstreekse nadering leent;”;

g) punt 27 wordt vervangen door:

“27) “Eindnadering met continue daling (CDFA)”: een specifieke techniek die consistent is met gestabiliseerde naderingsprocedures en waarbij het eindnaderingssegment (FAS) van een niet-precisie-instrumentnaderingsprocedure (NPA) als continue daling wordt gevlogen, zonder horizontaal vliegen, vanaf een hoogte op of boven de vaste eindnaderingsaltitude/-hoogte:

- a) voor rechtstreekse naderingen, tot een punt op ongeveer 15 m (50 ft) boven de landingsbaandrempel of het punt waar het flare manoeuvre begint, of
- b) voor circuitnaderingen, tot de MDA/H of tot de hoogte/altitude voor visuele vliegmanoeuvres is bereikt;”;

h) het volgende punt 35 bis wordt ingevoegd:

“35 bis) “Beslissingsaltitude (DA) of -hoogte (DH)”: een gespecificeerde altitude of hoogte in een 3D-instrumentnadering waarbij een procedure voor afgebroken nadering moet worden ingeleid als de vereiste visuele referentie om de nadering voort te zetten niet is vastgesteld;”;

i) punt 46 wordt vervangen door:

“46) “Versterkt vluchtzichtsysteem (EFVS)”: een elektronisch middel dat de cockpitbemanning door middel van beeldsensoren in real time een door sensoren afgeleid of versterkt beeld geeft van de externe topografie (de natuurlijke of door de mens gecreëerde kenmerken van een plaats of regio, met name om hun relatieve positie en hoogteligging weer te geven). Een EFVS is een onderdeel van een vluchtgeleidingssysteem en werkt met een head-updisplay of een gelijkwaardig beeldscherm. Indien een EFVS gecertificeerd is overeenkomstig de toepasselijke luchtwaardigheidsvoorschriften en een exploitant de vereiste specifieke goedkeuring heeft (indien vereist), mag het worden gebruikt voor EFVS-vluchtuitvoeringen en voor vluchtuitvoeringen met operationele credits;”;

j) de volgende punten 46 bis en 46 ter worden ingevoegd:

“46 bis) “EFVS-vluchtuitvoering”: een vluchtuitvoering waarbij de zichtbaarheidsomstandigheden het gebruik van een EFVS in plaats van het natuurlijk zicht vereisen om een nadering of landing uit te voeren, de vereiste visuele referenties te identificeren of uit te lopen;

46 ter) “EFVS 200-vluchtuitvoering”: een vluchtuitvoering met een operationele credit waarbij de zichtbaarheidsomstandigheden vereisen dat tot minder dan 200 ft boven de FATO- of baandrempel een EFVS wordt gebruikt. Vanaf dat moment wordt natuurlijk zicht gebruikt om te landen. De RVR mag niet minder dan 550 m bedragen;”;

k) punt 47 wordt vervangen door:

“47) “Versterkt zichtstelsel (EVS)”: een elektronisch middel dat de cockpitbemanning door middel van beeldsensoren in real time een beeld geeft van de externe topografie (de natuurlijke of door de mens gecreëerde kenmerken van een plaats of regio, met name om hun relatieve positie en hoogteligging weer te geven);”;

l) het volgende punt 48 ter wordt ingevoegd:

“48 ter) “Eindnaderingssegment (FAS)”: het segment van een instrumentnaderingsprocedure (IAP) waarin uitlijning en daalvlucht voor de landing worden voltooid;”;

m) het volgende punt 52 bis wordt ingevoegd:

“52 bis) “Doorstart”: de overgang van een nadering naar een gestabiliseerde klim. Dit omvat manoeuvres die worden uitgevoerd op of boven de MDA/H of DA/H, of onder de DA/H (afgebroken landingen);”;

n) punt 55 wordt vervangen door:

“55) “Head-updisplaylandingsstelsel (HUDLS)”: het volledige boordstelsel dat de piloot head-upgeleiding verschaft om hem of haar in staat te stellen het luchtvaartuig te besturen of de automatische piloot te monitoren tijdens de start (indien van toepassing), nadering en landing (en uitloop indien van toepassing), of doorstart. Het omvat alle sensoren, computers, voedingen, indicaties en bedieningselementen;”;

o) punt 56 wordt geschrapt;

p) de volgende punten 69 quinquies en 69 sexies worden ingevoegd:

“69 quinquies) “Instrumentnadering”: een nadering en landing waarbij gebruik wordt gemaakt van instrumenten voor navigatiegeleiding, op basis van een instrumentnaderingsprocedure (IAP). Er zijn twee methoden voor het uitvoeren van instrumentnaderingen:

a) een tweedimensionale (2D) instrumentnadering met alleen laterale navigatiegeleiding, en

b) een driedimensionale (3D) instrumentnadering, met zowel laterale als verticale navigatiegeleiding;

69 sexies) “Instrumentnaderingsprocedure (IAP)”: een serie van vooraf bepaalde manoeuvres met behulp van navigatie-installaties waarbij precies beschreven bescherming wordt geboden tegen obstakels vanaf een vastgestelde positie waar de nadering begint of vanaf het begin van een gedefinieerde aankomstroute, naar een punt vanaf hetwelk de landing kan worden afgerond en daarna, wanneer een landing niet is afgerond, naar een positie waar obstakelvrije ruimte wordt geboden aan luchtvaartuigen in een wachtprocedure of kruisvlucht. De IAP worden als volgt geclassificeerd:

a) niet-precisienaderingsprocedure (NPA): een IAP ontworpen voor 2D-instrumentnaderingen van type A;

b) naderingsprocedure met verticale geleiding (APV): een op prestaties gebaseerde navigatie (PBN), ontworpen voor 3D-instrumentnaderingen van type A;

c) precisienaderingsprocedure (PA): een IAP op basis van navigatiesystemen die zijn ontworpen voor 3D-instrumentnaderingen van type A of B;”;

- q) het volgende punt 72 ter wordt ingevoegd:
- “72 ter) “Lijntest”: een door de exploitant georganiseerde en door de piloot of het technisch bemanningslid uitgevoerde test om aan te tonen dat hij of zij bekwaam is om normale lijnvluchten uit te voeren zoals beschreven in het vluchthandboek;”;
- r) de punten 74 en 75 worden vervangen door:
- “74) “Slechtzichtvluchten (LVO)”: naderingen of starts op een baan met een zichtbare baanlengte van minder dan 550 m of met een beslissingshoogte van minder dan 200 ft;
- 75) “Slechtzichtstart (LVTO)”: een start met een RVR van minder dan 550 m;”;
- s) punt 76 wordt geschrapt;
- t) het volgende punt 78 quater wordt ingevoegd:
- “78 quater) “Minimumdalingsaltitude (MDA) of -hoogte (MDH)”: een gespecificeerde altitude of hoogte bij een 2D-instrumentnadering of circuitnadering onder dewelke een daling niet mag worden uitgevoerd zonder de vereiste visuele referentie;”;
- u) punt 83 wordt geschrapt;
- v) het volgende punt 85 bis wordt ingevoegd:
- “85 bis) “Hindernisvrije altitude (OCA) of hoogte (OCH)”: de laagste altitude of hoogte boven de relevante baandrempel of de hoogteligging van het luchtvaartterrein, naargelang het geval, die wordt gebruikt om de overeenstemming met de toepasselijke criteria inzake hindernisvrije hoogte vast te stellen;”;
- w) het volgende punt 91 bis wordt ingevoegd:
- “91 bis) “operationele credit”: een credit voor vluchtuitvoeringen met een geavanceerd luchtvaartuig zodat voor het luchtvaartterrein, op basis van de prestaties van geavanceerde luchtvaartuigsystemen die gebruikmaken van de beschikbare externe infrastructuur, lagere exploitatieminima kunnen worden gehanteerd dan die welke een exploitant normaal gezien voor een basisluchtvaartuig zou vaststellen. Lagere exploitatieminima kunnen een lagere beslissingsaltitude of -hoogte of minimumdalingsaltitude of -hoogte, verminderde zichtbaarheidsvereisten of verminderde grondfaciliteiten of een combinatie daarvan omvatten;”;
- x) punt 92 wordt vervangen door:
- “92) “Vaardigheidstest van de exploitant”: een door de exploitant georganiseerde en door de piloot of het technisch bemanningslid uitgevoerde test om aan te tonen dat hij of zij over de vaardigheden beschikt om normale, abnormale en noodprocedures uit te voeren;”;
- y) de volgende punten 120 quater, 120 quinquies en 120 sexies worden ingevoegd:
- “120 quater) “bekwaamheidsopleiding”: opleiding die tot doel heeft prestatiedoelstellingen in de eindtoestand te bereiken, zodat voldoende zekerheid wordt geboden dat een opgeleid persoon in staat is specifieke taken op consistente wijze veilig en doeltreffend uit te voeren;
- 120 quinquies) “Instrumentnadering van type A”: instrumentnadering met een MDH of DH van of boven 250 ft;
- 120 sexies) “Instrumentnadering van type B”: instrumentnadering met een DH van minder dan 250 ft. Instrumentnaderingen van type B worden als volgt geclassificeerd:
- a) Categorie I (CAT I): een DH van ten minste 200 ft en met een zicht van ten minste 800 m of een RVR van ten minste 550 m;
- b) Categorie II (CAT II): een DH van minder dan 200 ft maar ten minste 100 ft en een RVR van ten minste 300 m;
- c) Categorie II (CAT II): een DH van minder dan 100 ft of geen DH, en een RVR van minder dan 300 m of geen RVR-beperking;”;

z) het volgende punt 124 bis wordt ingevoegd:

“124 bis) “Zicht (VIS)”: zicht voor luchtvaartdoeleinden, zijnde de grootste van de volgende afstanden:

- a) de grootste afstand waarop een zwart voorwerp van passende afmetingen, dat zich nabij de grond bevindt, kan worden gezien en herkend tegen een heldere achtergrond; en
- b) de grootste afstand waarop lichten van ongeveer 1 000 candela's kunnen worden gezien en geïdentificeerd tegen een onverlichte achtergrond;”;

aa) de punten 125 en 126 worden vervangen door:

“125) “Visuele nadering”: een nadering door een IFR-vlucht waarbij een IAP niet of niet volledig wordt voltooid en de nadering wordt uitgevoerd met behulp van grondzicht;

126) “Luchtvaartterrein met gunstige weersomstandigheden”: een geschikt luchtvaartterrein waarvoor de weersverslagen of -voorspellingen, of een combinatie daarvan, voor de geplande gebruiksduur aangeven dat de weersomstandigheden gelijk zijn aan of beter zijn dan de vluchtuitvoeringsminima voor dat luchtvaartterrein, en waarvoor de verslagen over de staat van de landingsbaan aangeven dat veilig landen mogelijk is;”.

2) In Bijlage II wordt aanhangsel II vervangen door:

“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⁾ : Handtekening:
Dba handelsnaam				
Nr. activiteitenpecificaties:				
Model luchtvaartuig ⁽⁵⁾ : Registratiekentekens ⁽⁶⁾ :				
Soorten activiteiten: Commercieel luchtvervoer <input type="checkbox"/> Passagiers <input type="checkbox"/> Vracht <input type="checkbox"/> Andere ⁽⁷⁾ : _____				
Activiteitengebied ⁽⁸⁾ :				
Speciale beperkingen ⁽⁹⁾ :				
Specifieke erkenningen:	Ja	Nee	Specificatie ⁽¹⁰⁾	Opmerkingen
Gevaarlijke goederen:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Slechtzichtvluchten				
Start	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR ⁽¹¹⁾ :... m	
Nadering en landing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹²⁾ :... DA/H: ft, RVR:... m	
Operationele credits	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹³⁾ :... DA/H: ft, RVR:... m	
RVSM ⁽¹⁴⁾ <input type="checkbox"/> N.v.t.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹⁵⁾ <input type="checkbox"/> N.v.t.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maximale uitwijktijd ⁽¹⁶⁾ : min.	
Complexe navigatiespecificaties voor PBN-activiteiten ⁽¹⁷⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁸⁾
Minimumprestatiespecificaties op het gebied van navigatie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Activiteiten met vleugelvliegtuigen met één turbinemotor bij nacht of in instrumentweersomstandigheden (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽¹⁹⁾	
Helikoptervluchten met NVIS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Takeloperaties met een helikopter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Medische noodhulpvluchten per helikopter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Offshorehelikopteroperaties	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Opleiding van de cabinebemanning ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Afgifte van het cabinebemanningsattest ⁽²¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Gebruik van EFB-toepassingen type B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²²⁾	
Permanente luchtwaardigheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²³⁾	
Overige ⁽²⁴⁾				

⁽¹⁾ Telefoonnummer van de bevoegde autoriteit, met de landcode; E-mail en fax, indien beschikbaar.
⁽²⁾ Het 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 er een serie is aangewezen, van het luchtvaartuig (bv. Boeing-737-3K2 of Boeing-777-232).
⁽⁶⁾ De registratiekentekens zijn opgenomen in de activiteitenspecificaties of in het vlieghandboek. In het laatste geval moeten de desbetreffende activiteitenspecificaties verwijzen naar de bijbehorende bladzijde in het vlieghandboek. Indien niet alle specifieke erkenningen van toepassing zijn op het luchtvaartuigmodel mogen de registratiekentekens van het luchtvaartuig worden ingevoerd in de kolom voor opmerkingen bij de desbetreffende specifieke erkenning.
⁽⁷⁾ Ander type vervoer (nader te specificeren; bijv. medische noodhulpvluchten).
⁽⁸⁾ Een lijst van de geografische gebieden waar de activiteiten mogen worden verricht (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 enz.).
⁽¹⁰⁾ Vermeld in deze kolom de meest permissieve criteria voor iedere erkenning of het erkenningstype (met de betreffende criteria).
⁽¹¹⁾ Goedgekeurde minimale zichtbare baanlengte voor opstijgen invullen (in meter). Wanneer verschillende erkenningen worden afgegeven, mag één regel per erkenning worden gebruikt.
⁽¹²⁾ Toepasselijke categorie precisienadering invullen: CAT II of CAT III. De minimale RVR invullen in meter en de DH in voet; één regel per naderingscategorie.
⁽¹³⁾ Toepasselijke operationele credits: SA CAT I, SA CAT II, EFVS enz. De minimale RVR invullen in meter en de DH in voet; één regel per operationeel credit.
⁽¹⁴⁾ Het vakje "N.v.t." mag alleen worden aangekruist als de maximale wolkenbasis voor het luchtvaartuig lager is dan FL290.
⁽¹⁵⁾ 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.
⁽¹⁶⁾ De drempelafstand mag ook worden vermeld (in NM), evenals het motortype.
⁽¹⁷⁾ PBN (Performance-based navigation): één regel per complexe PBN-specifieke goedkeuring (bijv. RNP AR APCH), met passende beperkingen vermeld in de kolommen "Specificaties" en/of "Opmerkingen". Individuele goedkeuringen van specifieke RNP AR APCH-procedures kunnen worden opgenomen in de activiteitenspecificaties of in het vlieghandboek. In het laatste geval moeten de desbetreffende activiteitenspecificaties verwijzen naar de bijbehorende bladzijde in het vlieghandboek.
⁽¹⁸⁾ Geef aan of de specifieke erkenning is beperkt tot bepaalde baaneinden en/of luchtvaartterreinen.
⁽¹⁹⁾ Specifieke combinatie van casco of motor invullen.
⁽²⁰⁾ Erkenning voor de verstrekking van de opleiding en examinering die aanvragers van een cabinebemanningsattest moeten voltooien, zoals aangegeven in bijlage V (deel-CC) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011.
⁽²¹⁾ Erkenning voor de afgifte van cabinebemanningsattesten, zoals gespecificeerd in bijlage V (deel-CC) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011.
⁽²²⁾ De lijst van EFB-toepassingen type B toevoegen, samen met de referentie van de EFB-hardware (voor draagbare EFB's). De lijst staat in de activiteitenspecificaties of in het vlieghandboek. In het laatste geval moeten de desbetreffende activiteitenspecificaties verwijzen naar de bijbehorende bladzijde in het vlieghandboek.
⁽²³⁾ De naam van de persoon of organisatie die verantwoordelijk is voor het behoud van de permanente luchtwaardigheid van het luchtvaartuig en een verwijzing naar de regelgeving waarbij die werkzaamheden worden vereist, d.w.z. bijlage I (deel-M), subdeel G, bij Verordening (EU) nr. 1321/2014.
⁽²⁴⁾ Overige erkenningen of gegevens kunnen hier worden ingevuld. Gebruik één regel (of een blok met meerdere regels) per toestemming (bijv. korte landingen, steile nadering, beperkte vereiste landingsafstand, helikoptervluchten naar/van een gebied van algemeen belang, helikoptervluchten boven een vijandige omgeving buiten een agglomeratie, helikoptervluchten zonder capaciteit voor een veilige noodlanding, activiteiten met verhoogde dwarshellingshoeken, maximale afstand van een adequaat luchtvaartterrein voor tweemotorige vleugelvliegtuigen zonder ETOPS-erkenning).
EASA-FORMULIER 139 Versie 7"

3) Bijlage III wordt als volgt gewijzigd:

a) ORO.FC.100 wordt als volgt gewijzigd:

i) Het volgende punt f) wordt ingevoegd:

“f) Specifieke eisen voor helikoptervluchten

Als de helikopter door een bemanning van twee piloten wordt bestuurd, moet elke piloot:

- 1) houder zijn van een certificaat van voltooiing van een cursus inzake de onderlinge samenwerking van de bemanning (MCC) bij de besturing van helikopters overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1178/2011, of
- 2) ten minste 500 uur vliegervaring hebben als piloot met meerpilootbediening.”;

ii) punt d) wordt vervangen door:

“d) Het cockpitbemanningslid mag tijdens de vlucht bij de uitvoering van zijn of haar taken als piloot worden afgelost door een ander voldoende gekwalificeerd cockpitbemanningslid.”;

b) punt ORO.FC.105 wordt vervangen door:

“ORO.FC.105 Aanwijzing als gezagvoerder/commandant

a) In overeenstemming met punt 8.6 van bijlage V bij Verordening (EU) 2018/1139 wijst de exploitant onder de cockpitbemanning één piloot, die als gezagvoerder is gekwalificeerd overeenkomstig bijlage I (deel-FCL) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011, aan als gezagvoerder of, voor commerciële vluchtuitvoeringen, commandant.

b) De exploitant wijst een cockpitbemanningslid alleen aan als gezagvoerder/commandant als al het volgende van toepassing is:

- 1) het cockpitbemanningslid beschikt over het in het vluchthandboek gespecificeerde minimale ervaringsniveau;
- 2) het cockpitbemanningslid beschikt over passende kennis van de te vliegen route of het gebied en van de te gebruiken luchtvaartterreinen, met inbegrip van uitwijkvluchtvaartterreinen, faciliteiten en te volgen procedures;
- 3) in het geval van meerpilootbediening, het cockpitbemanningslid heeft een gezagvoerderscursus van de exploitant voltooid voor de overstap van tweede piloot naar gezagvoerder/gezagvoerder.

c) In het geval van commerciële activiteiten met vleugelvliegtuigen en helikopters moet de gezagvoerder/commandant of de piloot aan wie de vluchtuitvoering kan worden gedelegeerd, een basisopleiding hebben gevolgd met betrekking tot de te vliegen route of het gebied, de te gebruiken luchtvaartterreinen en faciliteiten en de te volgen procedures en moet hij die kennis als volgt onderhouden:

- 1) De geldigheid van de kennis van een luchtvaartterrein wordt onderhouden door ten minste één keer in een periode van twaalf maanden op dat luchtvaartterrein te vliegen.
- 2) De kennis over een route of gebied wordt onderhouden door ten minste één keer in een periode van 36 maanden op die route of in het betrokken gebied te vliegen. Daarnaast is een herhalingsopleiding met betrekking tot route- of gebiedskennis vereist als de piloot binnen die periode van 36 maanden gedurende twaalf maanden niet op die route of in dat gebied heeft gevlogen.

d) Onverminderd punt c) mag, in het geval van VFR-vluchten overdag met vleugelvliegtuigen en helikopters van prestatieklassen B en C, vertrouwdmakingsopleiding van de route en luchtvaartterreinen worden vervangen door vertrouwdmakingsopleiding van het gebied.”;

c) punt ORO.FC.125 wordt vervangen door:

“ORO.FC.125 Verschillenopleiding, vertrouwdmakingsopleiding en opleiding op het gebied van apparatuur en procedures

a) Cockpitbemanningsleden dienen een verschillen- of vertrouwdmakingsopleiding te volgen wanneer dit vereist is op grond van bijlage I (deel-FCL) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011.

b) Cockpitbemanningsleden moeten een opleiding over uitrusting en procedures volgen als uitrusting of procedures worden gewijzigd waarvoor aanvullende kennis is vereist over typen of varianten waarmee op dit moment wordt gevlogen.

c) In het vluchthandboek moet worden aangegeven wanneer dergelijke verschillentraining, vertrouwdmakingsopleiding of opleiding op het gebied van uitrusting of procedures vereist is.”;

d) in ORO.FC.130 wordt punt a) vervangen door:

“a) Ieder cockpitbemanningslid dient jaarlijks periodieke opleiding in de lucht en op de grond te volgen die van belang is voor het type of de variant alsmede de uitrusting van het luchtvaartuig waarmee hij/zij vliegt, met inbegrip van opleiding betreffende de locatie en het gebruik van de nood- en veiligheidsuitrusting aan boord.”;

e) punt ORO.FC.140 wordt vervangen door:

“ORO.FC.140 Vluchten met meer dan één type of variant

a) Cockpitbemanningsleden die met meerdere typen of varianten van luchtvaartuigen vliegen, moeten voldoen aan de vereisten die in dit subdeel zijn vastgelegd voor ieder type of iedere variant, tenzij voor de relevante typen of varianten vrijstellingen betreffende de vereisten voor opleiding, toetsing en recente ervaring zijn gedefinieerd in het verplichte gedeelte van de gegevens betreffende operationele geschiktheid die zijn vastgesteld overeenkomstig Verordening (EU) nr. 748/2012.

b) De exploitant mag groepen van éénmotorige helikoptertypen definiëren. Een vaardigheidstest van de exploitant voor één type is geldig voor alle andere typen binnen de groep indien de twee volgende voorwaarden zijn vervuld:

1) de groep omvat hetzij alleen éénmotorige turbinehelikopters waarmee VFR-vluchten worden uitgevoerd, hetzij alleen éénmotorige zuigerhelikopters waarmee VFR-vluchten worden uitgevoerd;

2) voor commerciële vluchtuitvoeringen worden per type binnen een cyclus van 3 jaar ten minste twee vaardigheidstest van de exploitant uitgevoerd.

c) Voor gespecialiseerde vluchtuitvoeringen kunnen elementen van de opleiding op het luchtvaartuig/FSTD en de vaardigheidstest van de exploitant die betrekking hebben op de relevante aspecten van de gespecialiseerde taak en die niet aan het type of de groep van typen gerelateerd zijn, op basis van een door de exploitant uitgevoerde risicobeoordeling in aanmerking worden genomen voor andere groepen of typen.

d) Voor vluchtuitvoeringen op meer dan één helikoptertype of -variant die voor het verrichten van voldoende vergelijkbare vluchtuitvoeringen worden gebruikt, valideert elke lijntest, indien lijntesten worden afgewisseld tussen typen of varianten, opnieuw de lijntest voor de andere typen of varianten van helikopters.

e) In het vluchthandboek moeten relevante procedures en alle operationele beperkingen worden vastgelegd voor het vliegen met meer dan één type of variant.”;

f) ORO.FC.145 wordt als volgt gewijzigd:

i) de punten c) en d) worden vervangen door:

“c) In het geval van commerciële luchtvervoersactiviteiten moeten opleidings- en toetsingsprogramma's, inclusief syllabi en het gebruik van middelen om het programma uit te voeren, zoals individuele vluchtsimulatoren (FSTD's) en andere opleidingshulpmiddelen, door de bevoegde autoriteit worden goedgekeurd.

d) De FSTD die wordt gebruikt om aan de eisen van dit subdeel te voldoen moet worden gekwalificeerd overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1178/2011 en moet, voor zover praktisch uitvoerbaar, het door de exploitant gebruikte luchtvaartuig nabootsen. Verschillen tussen de FSTD en het luchtvaartuig moeten worden beschreven en behandeld door middel van voorlichting of opleiding, voor zover passend.”;

ii) de volgende punten f) en g) worden toegevoegd:

“f) De exploitant dient toezicht te houden op de geldigheid van elke periodieke opleiding en toetsing.

g) De in dit subdeel vereiste geldigheidsperiode wordt berekend vanaf het einde van de maand waarin de ervaring, de opleiding of de toetsing is voltooid.”;

g) ORO.FC.146 wordt als volgt gewijzigd:

i) punt b) wordt vervangen door:

“b) In het geval van opleiding, toetsing en beoordeling van vluchten en vluchtsimulaties dient het personeel dat de opleiding en toetsing of beoordeling uitvoert, gekwalificeerd te zijn overeenkomstig bijlage I (deel-FCL) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011. Bovendien dient het personeel dat opleiding geeft en toetsingen uitvoert met het oog op gespecialiseerde vluchtuitvoeringen, voldoende gekwalificeerd te zijn voor de betrokken vluchtuitvoeringen.”;

- ii) punt d) wordt vervangen door:
- “d) Onverminderd punt b) mag de lijnbeoordeling van de bekwaamheid worden uitgevoerd door een passend gekwalificeerde door de exploitant aangewezen commandant die genormaliseerd is op het gebied van EBT-concepten en de beoordeling van competenties (lijnbeoordelaar).”;
- iii) de volgende punten e), f), g) en h) worden toegevoegd:
- “e) Onverminderd punt b) mogen de opleiding op het luchtvaartuig/FSTD en de vaardigheidstest van de exploitant worden afgenomen door een voldoende gekwalificeerde commandant die houder is van een FI/TRI/SFI-certificaat en door de exploitant is aangewezen voor een van de volgende activiteiten:
- 1) commerciële luchtvervoersactiviteiten met helikopters die voldoen aan de criteria van ORO.FC.005 b) 2);
 - 2) commerciële luchtvervoersactiviteiten met andere dan complexe motoraangedreven helikopters overdag en op routes die worden gevlogen op basis van visuele oriëntatiepunten;
 - 3) commerciële luchtvervoersactiviteiten met vliegtuigen van prestatieklasse B die niet voldoen aan de criteria van ORO.FC.005 b) 1).
- f) Onverminderd punt b) mogen de opleiding op het luchtvaartuig/FSTD en het afleggen van de bekwaamheids-/vaardigheidstest van de exploitant worden afgenomen door een voldoende gekwalificeerde gezagvoerder/commandant die door de exploitant is aangewezen voor een van de volgende activiteiten:
- 1) gespecialiseerde vluchtuitvoeringen;
 - 2) Commerciële luchtvervoersactiviteiten met vliegtuigen die voldoen aan de criteria van ORO.FC.005 b) 2).
- g) Onverminderd punt b) mag de lijntest worden uitgevoerd door een daartoe gekwalificeerde commandant die door de exploitant is aangewezen.
- h) De exploitant stelt de bevoegde autoriteit in kennis van de krachtens de punten e) tot en met g) aangewezen personen.”;
- h) in ORO.FC.200 wordt punt d) vervangen door:
- “d) Specifieke eisen voor helikoptervluchten
- Voor alle vluchtuitvoeringen met helikopters met een maximale operationele passagiersconfiguratie (MOPSC) van meer dan 19 en voor vluchtuitvoeringen onder IFR met helikopters met een MOPSC van meer dan 9 moet de cockpitbemanning uit ten minste twee piloten bestaan.”;
- i) ORO.FC.202 wordt als volgt gewijzigd:
- i) de aanhef wordt vervangen door:
- “Voor IFR- of nachtvluchten met een minimale cockpitbemanning van één piloot, moet aan het volgende worden voldaan.”;
- ii) punt b) wordt vervangen door:
- “b) MET OPZET BLANCO GELATEN”;
- j) ORO.FC.220 wordt als volgt gewijzigd:
- i) punt b) wordt vervangen door:
- “b) Wanneer een cockpitbemanningslid begonnen is aan een conversie cursus, mag deze persoon geen vluchten meer uitvoeren op een ander(e) type/klasse tot hij die cursus voltooid of beëindigd heeft. Cockpitbemanningsleden die alleen met vliegtuigen van prestatieklasse B vliegen, mogen tijdens conversie cursussen worden toegewezen aan vluchten op andere typen vliegtuigen van prestatieklasse B voor zover dat noodzakelijk is om de exploitatie te handhaven. Bemanningsleden mogen aan eenmotorige helikopters worden toegewezen tijdens een conversie cursus op een eenmotorige helikopter, voor zover dat geen impact heeft op de opleiding.”;
- ii) het volgende punt f) wordt toegevoegd:
- “f) Als de exploitant door operationele omstandigheden, zoals de aanvraag van een nieuw AOC of de uitbreiding van de vloot met een nieuwe type luchtvaartuig, niet aan de eisen van punt d) kan voldoen, mag hij een specifieke conversie cursus ontwikkelen, die tijdelijk voor een beperkt aantal piloten wordt gebruikt.”;

k) ORO.FC.230 wordt vervangen door:

“ORO.FC.230 Periodieke opleiding en controle

- a) Ieder cockpitbemanningslid dient periodieke opleiding te volgen en toetsing te ondergaan die relevant is voor het type of de variant alsmede de uitrusting van het luchtvaartuig waarmee wordt gevlogen.
- b) *Vaardigheidstest van de exploitant*
- 1) Elk lid van de cockpitbemanning legt vaardigheidstests af als lid van een normale bemanning.
 - 2) De vaardigheidstest van de exploitant wordt uitgevoerd zonder externe visuele referentie als het cockpitbemanningslid met de uitvoering van IFR-vluchten wordt belast.
 - 3) De maatschappijvaardigheidstest is zes kalendermaanden geldig. Voor VFR-vluchten overdag met vliegtuigen van prestatieklasse B die worden uitgevoerd tijdens seizoenen die niet langer dan acht opeenvolgende maanden duren, is één vaardigheidstest van de exploitant voldoende. De vaardigheidstest moet worden afgelegd alvorens met de uitvoering van commerciële vluchten te beginnen.
- c) *Lijntest*
- Elk cockpitbemanningslid dient een lijntest af te leggen op het luchtvaartuig. De lijntest is twaalf kalendermaanden geldig.
- d) *Opleiding in het gebruik van nood- en veiligheidsuitrusting en toetsing daarvan*
- Elk cockpitbemanningslid dient periodieke opleiding te volgen en toetsing te ondergaan betreffende de plaats en het gebruik van alle nood- en veiligheidsuitrusting aan boord van het luchtvaartuig. De opleiding en toetsing aangaande nood- en veiligheidsuitrusting is twaalf kalendermaanden geldig.
- e) *CRM-opleiding*
- 1) In alle passende fasen van de periodieke opleiding moeten elementen van CRM worden opgenomen.
 - 2) Elk cockpitbemanningslid dient een specifieke modulaire CRM-opleiding te volgen. Alle belangrijke onderwerpen van CRM-opleiding moeten worden behandeld in de vorm van modulaire opleidingssessies die zo gelijk mogelijk worden verdeeld over iedere periode van drie jaar.
- f) Elk cockpitbemanningslid moet ten minste iedere twaalf kalendermaanden opleiding in de lucht en op de grond volgen in een vluchtsimulator of een luchtvaartuig of een combinatie van beide.”;
- l) ORO.FC.235 wordt vervangen door:

“ORO.FC.235 Bevoegdheid van een piloot om vanuit beide pilotenstoelen te werken – vliegtuigen

- a) Gezagvoerders die voor hun werkzaamheden vanuit beide stoelen moeten werken en de taken van de tweede piloot uitvoeren, of gezagvoerders die opleiding- of toetsingstaken moeten uitvoeren, dienen aanvullende opleiding te volgen en toetsing te ondergaan om te waarborgen dat zij de relevante normale, abnormale en noodprocedures vanaf beide stoelen kunnen uitvoeren. Die opleiding en toetsing moeten worden gespecificeerd in het vluchthandboek. De toetsing mag samen met de in ORO.FC.230 b) voorgescreven bekwaamheidsproef van de exploitant worden uitgevoerd, of in het volgens ORO.FC.231 voorgescreven EBT-programma.
- b) De aanvullende opleiding en toetsing moet ten minste het volgende omvatten:
- 1) een motorstoring tijdens de start;
 - 2) een nadering en doorstart met één uitgevallen motor, en
 - 3) een landing met één uitgevallen motor.

- c) De geldigheidstermijn bedraagt twaalf kalendermaanden. Voor exploitanten met een goedgekeurd EBT-programma wordt de geldigheid bepaald door de beoordelings- en opleidingsonderwerpen overeenkomstig ORO.FC.232.
 - d) Wanneer op de stoel van de tweede bestuurder wordt gevlogen, moeten de in ORO.FC.230 voorgeschreven toetsing of de volgens ORO.FC.231 vereiste beoordeling en training voor vluchten op de stoel van de gezagvoerder bovendien geldig en actueel zijn.
 - e) De piloot die de gezagvoerder aflost, dient, gelijktijdig met de in ORO.FC.230 b) voorgeschreven vaardigheidstests van de exploitant of de door ORO.FC.231 vereiste beoordeling en opleiding, vaardigheid aan te tonen in de routines en procedures die normaliter niet tot zijn of haar verantwoordelijkheden zouden behoren. Wanneer de verschillen tussen linker- en rechterstoel niet belangrijk zijn, mag de oefening vanuit elk van beide stoelen worden uitgevoerd.
 - f) De piloot die in de stoel van de gezagvoerder zit en niet als gezagvoerder optreedt, dient, naast de vaardigheidstests van de exploitant als voorgeschreven in ORO.FC.230 b) of de beoordeling en opleiding als vereist in ORO.FR.231, vaardigheid aan te tonen in de routines en procedures die tot de verantwoordelijkheid van de gezagvoerder als toezichthoudende piloot behoren. Wanneer de verschillen tussen linker- en rechterstoel niet belangrijk zijn, mag de oefening vanuit elk van beide stoelen worden uitgevoerd.”;
- m) het volgende punt ORO.FC.236 wordt ingevoegd:

“ORO.FC.236 Bevoegdheid van een piloot om vanuit beide pilotenstoelen te werken – helikopters

- a) Helikopterpiloten die voor hun werkzaamheden vanuit beide stoelen moeten werken, moeten aanvullende opleiding volgen en toetsing ondergaan om te waarborgen dat zij de relevante normale, abnormale en noodprocedures vanaf beide stoelen kunnen uitvoeren. De geldigheidstermijn van die kwalificatie bedraagt 12 kalendermaanden.
 - b) Huidige FI's of TRI's van het desbetreffende type worden geacht te voldoen aan de eis van punt a) indien zij de voorbije zes maanden op dat type en op de helikopter een FI of TRI-activiteit hebben verricht.”;
- n) ORO.FC.240 wordt als volgt gewijzigd:
- i) punt b) wordt vervangen door:
“b) MET OPZET BLANCO GELATEN”;
 - ii) punt c) wordt vervangen door:
“c) Het bepaalde onder a) geldt niet voor vluchten met vliegtuigen van prestatieklasse B wanneer alleen VFR-vluchten overdag worden uitgevoerd met klassen vliegtuigen met zuigermotoren die bestemd zijn voor één piloot.”;
- o) ORO.FC.A.245 wordt als volgt gewijzigd:
- i) punt a) wordt vervangen door:
“a) De vliegtuigexploitant met relevante ervaring mag een of meer opleidings- en toetsingseisen voor cockpitbemanning vervangen door een alternatief opleidings- en kwalificatieprogramma dat door de bevoegde autoriteit is goedgekeurd:
 - 1) SPA.LVO.120 betreffende opleiding en kwalificaties van cockpitbemanning;
 - 2) ORO.FC.220 betreffende conversieopleiding en -toetsing;
 - 3) ORO.FC.125 betreffende verschillenopleiding, vertrouwdsmaakingsopleiding en opleiding op het gebied van uitrusting en procedures
 - 4) ORO.FC.205 betreffende de gezagvoerderscursus;
 - 5) ORO.FC.230 betreffende periodieke opleiding en toetsing; en
 - 6) ORO.FC.240 betreffende vluchten met meer dan één type of variant.”;
 - ii) de punten d) en e) worden vervangen door:
“d) Elk cockpitbemanninglid dient, naast de in de punten ORO.FC.230 en FCL.060 van bijlage I (deel-FCL) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 vereiste controles, ook een lijngeoriënteerde evaluatie (LOE) te ondergaan in een vluchtsimulator. De lijngeoriënteerde evaluatie is 12 kalendermaanden geldig. De lijngeoriënteerde evaluatie wordt ingevuld als de twee volgende voorwaarden vervuld zijn:
 - 1) de syllabus van de LOE is ingevuld, en

- 2) het cockpitbemanningslid heeft een aanvaardbaar prestatieniveau aangetoond.
- e) Na twee jaar exploitatie met een goedgekeurd alternatief opleidings- en kwalificatieprogramma mag de exploitant, met de goedkeuring van de bevoegde autoriteit, de geldigheidstermijnen van de toetsen als bedoeld in punt ORO.FC.230 als volgt verlengen:
 - 1) vaardigheidstest van de exploitant tot 12 kalendermaanden.
 - 2) lijntoets tot 24 kalendermaanden.
 - 3) toets betreffende nood- en veiligheidsuitrusting tot 24 kalendermaanden.”;
- iii) de volgende punten f) en g) worden toegevoegd:
 - f) Elk cockpitbemanningslid dient een specifieke modulaire CRM-opleiding te volgen. Alle belangrijke onderwerpen van CRM-opleiding moeten worden behandeld in de vorm van modulaire opleidingssessies die zo gelijk mogelijk worden verdeeld over iedere periode van drie jaar.
 - g) Het ATQP-programma omvat voor elk cockpitbemanningslid 48 uur op een FSTD, gelijkmatig gespreid over een driejarig programma. De exploitant mag het aantal FSTD-uren verminderen, tot ten minste 36 uur, mits hij aantoont dat het bereikte veiligheidsniveau gelijkwaardig is aan dat van het programma dat het ATQP overeenkomstig punt a) mag vervangen.”;
- p) in ORO.FC.H.250 wordt punt a) 1) vervangen door:
 - a) Houders van een CPL(H) (helikopter) mogen alleen optreden als gezagvoerder bij commerciële vluchtuitvoeringen met een helikopter met één piloot als:
 - 1) bij vluchten onder instrumentvliegvoorschriften (IFR), zij ten minste 700 vlieguren ervaring op helikopters hebben, waaronder 300 uur als gezagvoerder. De totale vliegtijd op helikopters moet 100 uur onder IFR omvatten. Van die 100 uur mag maximaal 50 uur bestaan uit instrumenttijd op een FFS(H) niveau B of FTD van kwalificatieniveau 3 of hoger die gekwalificeerd is voor instrumentopleiding. De 300 uur als gezagvoerder mogen worden vervangen door uren als tweede piloot van een bemanning die bestaat uit meer dan één piloot, zoals voorgeschreven in het vluchthandboek, met dien verstande dat elke 2 uren als tweede piloot overeenkomen met 1 uur als gezagvoerder.”;
- q) de volgende punten ORO.FC.320 en ORO.FC.325 worden ingevoegd vóór punt ORO.FC.330:

“ORO.FC.320 Conversieopleiding en -toetsing

De conversie cursus van de exploitant moet een vaardigheidstest van de exploitant omvatten.

ORO.FC.325 Opleiding en toetsing op het gebied van uitrusting en procedures

Indien een cockpitbemanningslid een opleiding in uitrusting en procedures volgt waarvoor opleiding op een geschikte FSTD of het luchtvaartuig vereist is, met betrekking tot standaardvluchtuitvoeringsprocedures in verband met een gespecialiseerde vluchtuitvoering, moet het cockpitbemanningslid een vaardigheidstest van de exploitant afleggen.”;

- r) ORO.FC.330 wordt vervangen door:

“ORO.FC.330 Periodieke opleiding en toetsing — vaardigheidstest van de exploitant

- a) Elk cockpitbemanningslid moet periodieke opleiding volgen en vaardigheidstests van de exploitant afleggen. In het geval van gespecialiseerde vluchtuitvoeringen moeten die periodieke opleiding en toetsing betrekking hebben op de relevante aspecten in verband met de in het vluchthandboek beschreven gespecialiseerde taken.
- b) Er moet gepaste aandacht worden besteed aan IFR- en nachtvluchten.
- c) De vaardigheidstest van de exploitant is twaalf kalendermaanden geldig.”;

s) Aanhangsel I wordt vervangen door:

“Aanhangsel I

VERKLARING					
Overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie inzake vluchtuitvoering					
Exploitant					
Naam:					
Plaats waar de exploitant zijn hoofdvestiging heeft of, als hij 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 en de datum waarop de wijziging van toepassing wordt:					
Informatie over het luchtvaartuig, de vluchtuitvoering en de organisatie voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid ⁽¹⁾ :					
Type(n) luchtvaartuig(en), registratie(s) en hoofdbasis:					
Fabrikant-serienummer (MSN) van het luchtvaartuig ⁽²⁾	Type luchtvaartuig	Registratie van het luchtvaartuig ⁽³⁾	Hoofdbasis	Soort(en) vluchtuitvoering ⁽⁴⁾	Verantwoordelijke organisatie voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid ⁽⁵⁾
Voor bepaalde activiteiten moet de exploitant vooraf een goedkeuring ⁽⁶⁾ of specifieke goedkeuring ⁽⁷⁾ verkrijgen alvorens die activiteiten uit te voeren.					
Indien van toepassing, details van verkregen goedkeuringen. Voeg de lijst van specifieke goedkeuringen toe. Dit omvat: — specifieke goedkeuringen die door een derde land zijn verleend, indien van toepassing; — naam van de met operationele kredieten uitgevoerde activiteiten (bv. EFVS 200, SA CAT I enz.).					
Indien van toepassing, details van de verkregen goedkeuringen voor gespecialiseerde activiteiten (indien van toepassing, vergunningen bijvoegen).					
Indien van toepassing, lijst van alternatieve wijzen van naleving (AltMoC) met verwijzing naar de gerelateerde AMC's die zij vervangen (AltMoC bijvoegen).					
Verklaringen					
<input type="checkbox"/> De exploitant voldoet en blijft 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.					
<input type="checkbox"/> 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 van de Commissie en alle vluchten worden uitgevoerd in overeenstemming met de bepalingen van het vluchthandboek als voorgeschreven in punt ORO.GEN.110 b) van deel-ORO.					
<input type="checkbox"/> Voor alle geëxploiteerde luchtvaartuigen moeten de volgende documenten beschikbaar zijn: — een geldig luchtwaardigheidscertificaat overeenkomstig Verordening (EU) nr. 748/2012 van de Commissie of, voor in een derde land geregistreerde luchtvaartuigen, overeenkomstig ICAO-bijlage 8, en — indien gebruikt voor SPO-activiteiten, een geldige leaseovereenkomst overeenkomstig ORO.SPO.100.					

<input type="checkbox"/>	Alle cockpitbemanningsleden bezitten een vergunning overeenkomstig bijlage I bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 zoals vereist volgens punt ORO.FC.100 c) van deel-ORO, en alle cabinebemanningsleden, indien van toepassing, zijn opgeleid overeenkomstig subdeel CC van deel-ORO.
<input type="checkbox"/>	(Indien van toepassing) De exploitant leeft een erkende industriële norm na en levert daarvan bewijs. Referentie van de norm: Certificeringsorgaan: Datum van de laatste nalevingscontrole:
<input type="checkbox"/>	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 van de Commissie zoals vermeld in deze verklaring aan de bevoegde autoriteit, en van alle wijzigingen van de informatie in de AltMoc-lijsten die zijn opgenomen in deze verklaring of er als bijlage aan zijn toegevoegd, zoals vereist bij ORO.GEN.120 a) van deel-ORO.
<input type="checkbox"/>	De exploitant bevestigt dat de in deze verklaring verstrekte informatie juist is.
Datum, naam en handtekening van de verantwoordelijke manager”	
<p>(¹) Als er in deze verklaring onvoldoende ruimte is voor de vereiste informatie, wordt die opgenomen in een afzonderlijke bijlage. De bijlage moet worden gedateerd en ondertekend.</p> <p>(²) Serienummer van de fabrikant.</p> <p>(³) Als het luchtvaartuig ook bij een AOC-houder is geregistreerd, gelieve dan het AOC-nummer van die houder te vermelden.</p> <p>(⁴) “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.</p> <p>(⁵) De informatie over de organisatie die verantwoordelijk is voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid moet de naam van de organisatie, haar adres en de referentie van de goedkeuring omvatten.</p> <p>(⁶) a) vluchtuitvoeringen met een defect aan instrumenten, uitrustingsstukken of onderdelen of gestoorde functies, onder een minimumuitrustingslijst (MEL) (ORO.MLR.105 b), f), en j), NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105, en SPO.IDE.H.105).</p> <p>b) vluchtuitvoeringen waarvoor een voorafgaande vergunning of goedkeuring vereist is, met inbegrip van alle volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> — gespecialiseerde vluchtuitvoeringen, “wet lease-in” en “dry lease-in” van in een derde land geregistreerde luchtvaartuigen; (ORO.SPO.100 c); — gespecialiseerde commerciële vluchtuitvoeringen met een hoog risico (ORO.SPO.110); — niet-commerciële vluchtuitvoeringen met luchtvaartuigen met een MOPSC van meer dan 19 die worden uitgevoerd zonder actief lid van de cabinebemanning (ORO.CC.100 d); — gebruik van IFR-exploitatieminima die lager zijn dan die welke door de staat zijn gepubliceerd (NCC.OP.110 en SPO.OP.110); — bijtanken met draaiende motor(en) en/of rotors (NCC.OP.157); — gespecialiseerde vluchtuitvoeringen (SPO) zonder zuurstof op meer dan 10 000 ft (SPO.OP.195). <p>(⁷) vluchtuitvoeringen overeenkomstig bijlage V (deel-SPA) bij Verordening (EU) nr. 965/2012, met inbegrip van de subdelen B “vluchtuitvoeringen op basis van prestatiegebaseerde navigatie (PBN)”, C “activiteiten met minimumprestatiespecificaties op het gebied van navigatie (MNPS)”, D “activiteiten in een luchtruim met verminderde verticale separatieminima (RVSM)”, E “slechtzichtvluchten (LVO) en vluchtuitvoeringen met operationele credits”, G “vervoer van gevaarlijke goederen”, K “offshore-helikopteroperaties” en N “PinS-naderingen en starts van helikopters met verminderde VFR-minima”.</p>	

4) Bijlage IV wordt als volgt gewijzigd:

a) CAT.GEN.MPA.100 wordt vervangen door:

“CAT.GEN.MPA.100 Verantwoordelijkheden van de bemanning

a) Bemanningsleden zijn verantwoordelijk voor de correcte uitvoering van hun taken die:

- 1) verband houden met de veiligheid van het luchtvaartuig en de inzittenden, en
- 2) zijn omschreven in de aanwijzingen en procedures die in het vluchthandboek zijn vastgelegd.

b) De bemanningsleden dienen:

- 1) aan de gezagvoerder melding te maken van elke storing of slechte werking die, of elk falen of defect dat, volgens het bemanningslid de luchtwaardigheid of veilige werking van het luchtvaartuig of de noodsystemen nadelig zou kunnen beïnvloeden, voor zover dat nog niet is gemeld door een ander bemanningslid;
- 2) de gezagvoerder in kennis te stellen van elk incident dat de veiligheid in gevaar heeft gebracht of had kunnen brengen, voor zover dat nog niet is gemeld door een ander bemanningslid;
- 3) te voldoen aan de relevante eisen van de programma's voor voorvallenmelding van de exploitant;
- 4) alle toepasselijke beperkingen van vlieg- en diensttijden en rustverplichtingen na te leven die gelden voor hun activiteiten;
- 5) bij het verrichten van taken voor meerdere exploitanten:
 - i) hun individuele registers bij te houden met betrekking tot vlieg- en diensttijden en rustperioden waarnaar wordt verwezen in de toepasselijke eisen inzake vlieg- en diensttijden;
 - ii) iedere exploitant de gegevens te verstrekken die nodig zijn om activiteiten te plannen overeenkomstig de toepasselijke eisen inzake vlieg- en diensttijden; en
 - iii) elke exploitant de gegevens te verstrekken die nodig zijn voor vluchtuitvoeringen op meer dan één type of variant.

c) De bemanningsleden mogen geen werkzaamheden verrichten aan boord van een luchtvaartuig:

- 1) wanneer zij onder invloed verkeren van psychoactieve stoffen of wanneer zij onbekwaam zijn om hun werkzaamheden te verrichten wegens verwondingen, vermoeidheid, medicatie, ziekte of soortgelijke redenen;
- 2) tot een redelijke termijn is verstreken na diepzeeduiken of na het geven van bloed;
- 3) indien zij niet aan de toepasselijke medische eisen voldoen;
- 4) indien zij op enigerlei wijze twijfelen of zij in staat zijn de hun opgedragen taken te verrichten, of
- 5) als zij weten of vermoeden dat zij vermoeid zijn, zoals beschreven in bijlage V, punt 7.5, bij Verordening (EU) 2018/1139, of zich zodanig ziek voelen dat de vliegveiligheid in gevaar kan komen.”;

b) het volgende punt CAT.OP.MPA.101 wordt ingevoegd:

“CAT.OP.MPA.101 Controle van de hoogtemeter en instellingen

a) De exploitant stelt procedures vast voor de controle van hoogtemeters vóór elk vertrek.

b) De exploitant stelt voor alle fasen van de vlucht procedures vast voor de instellingen van de hoogtemeter, rekening houdend met de procedures die zijn vastgesteld door de staat van het luchtvaartterrein of het luchtruim, indien van toepassing.”;

c) CAT.OP.MPA.107 wordt vervangen door:

“CAT.OP.MPA.107 Geschikt luchtvaartterrein

De exploitant beschouwt een luchtvaartterrein als geschikt indien het op het verwachte moment van gebruik beschikbaar is en uitgerust is met noodzakelijke diensten zoals luchtverkeersdiensten, voldoende licht, communicatie, meteorologische rapporten, navigatiehulpmiddelen en noodhulpdiensten.”;

d) CAT.OP.MPA.110 wordt vervangen door:

“CAT.OP.MPA.110 Vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen

- a) De exploitant dient vluchtuitvoeringsminima vast te stellen voor ieder vertrek-, bestemmings- of uitwijkvluchtvaartterrein dat hij voornemens is te gebruiken om de scheiding te waarborgen tussen het luchtvaartuig enerzijds en het terrein en obstakels anderzijds en ter beperking van het risico van verlies van visuele referenties tijdens het zichtvluchtsegment van instrumentnaderingen.
 - b) Bij de methode die wordt gebruikt om vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen vast te stellen, moet rekening worden gehouden met alle volgende elementen:
 - 1) het type, de prestaties en de vliegeigenschappen van het luchtvaartuig;
 - 2) de in het luchtvaartuig aanwezige uitrusting voor navigatie, verwerving van visuele referenties en/of controle van het vliegpad tijdens de start, nadering, landing en afgebroken nadering;
 - 3) alle in het vlieghandboek (AFM) vermelde voorwaarden of beperkingen;
 - 4) de relevante operationele ervaring van de exploitant;
 - 5) de afmetingen en kenmerken van de banen/gebieden voor eindnadering en opstijgen (FATO's) die voor gebruik in aanmerking komen;
 - 6) de geschiktheid en prestaties van de beschikbare visuele en niet-visuele hulpmiddelen en infrastructuur;
 - 7) de laagste hindernisvrije altitude/hogte (OCA/H) voor de instrumentnaderingsprocedures (IAP);
 - 8) de obstakels in de gebieden voor het wegstijgen en de noodzakelijke ruimtemarges;
 - 9) de samenstelling van de cockpitbemanning, hun vaardigheden en hun ervaring;
 - 10) de IAP;
 - 11) de kenmerken van het luchtvaartterrein en de beschikbare luchtvaartnavigatiediensten (ANS);
 - 12) alle minima die door de staat van het luchtvaartterrein kunnen worden opgelegd;
 - 13) de in de activiteitenspecificaties voorgeschreven voorwaarden, met inbegrip van eventuele specifieke goedkeuringen voor slechtzichtvluchten (LVO) of vluchtuitvoeringen met operationele credits;
 - 14) niet-standaardkenmerken van het luchtvaartterrein, de IAP of het milieu.
 - c) De exploitant specificeert in het vluchthandboek op welke wijze de start- en landingsminima voor het luchtvaartterrein worden bepaald.
 - d) De door de exploitant gebruikte methode om vluchtuitvoeringsminima voor het luchtvaartterrein vast te stellen en alle wijzigingen van die methode moeten worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.”;
- e) CAT.OP.MPA.115 wordt vervangen door:

“CAT.OP.MPA.115 Vluchttechniek voor nadering — vleugelvliegtuigen

- a) Alle naderingen moeten worden gevlogen als gestabiliseerde naderingen, tenzij de bevoegde autoriteit anderszins goedkeuring heeft gegeven voor een bepaalde nadering op een bepaalde baan.
 - b) De techniek eindnadering met continue daling (CDFA) wordt gebruikt voor alle niet-precisienaderingen (NPA), behalve voor specifieke banen waarvoor de bevoegde autoriteit een andere vluchttechniek heeft goedgekeurd.”;
- f) de punten CAT.OP.MPA.245 en CAT.OP.MPA.246 worden vervangen door:

“CAT.OP.MPA.245 Meteorologische omstandigheden — alle luchtvaartuigen

- a) Op IFR-vluchten mag de gezagvoerder pas:
 - 1) aan de vlucht beginnen, of
 - 2) verder vliegen dan het punt vanaf waar een herzien ATS-vliegplan geldt indien het vliegplan tijdens de vlucht wordt gewijzigd,

wanneer informatie beschikbaar is waaruit blijkt dat de verwachte meteorologische omstandigheden op het moment van aankomst op het bestemmingsluchtvaartterrein en/of de uitwijkvluchtvaartterreinen gelijk zijn aan of beter zijn dan de planningsminima.

- b) Op IFR-vluchten mag de gezagvoerder pas doorvliegen naar het geplande bestemmingsluchtvaartterrein wanneer uit de meest recente beschikbare informatie blijkt dat de meteorologische omstandigheden op de bestemming, of ten minste op één uitwijkvluchtvaartterrein van bestemming, op de verwachte aankomsttijd gelijk zijn aan of beter zijn dan de toepasselijke start- en landingsminima voor dit luchtvaartterrein.
- c) Op VFR-vluchten mag de gezagvoerder alleen aan de vlucht beginnen wanneer uit de desbetreffende weerberichten en/of -verwachtingen blijkt dat de meteorologische omstandigheden langs het deel van de route dat onder VFR wordt gevlogen, op het toepasselijke tijdstip minstens aan de VFR-grenzen voldoen.

CAT.OP.MPA.246 Meteorologische omstandigheden — vleugelvliegtuigen

Naast CAT.OP.MPA.245 mag de gezagvoerder op IFR-vluchten met vleugelvliegtuigen alleen verder vliegen dan:

- a) het beslissingspunt waarop de procedure voor verminderde brandstof/energie (RCF) voor onvoorziene omstandigheden wordt toegepast, of
- b) het uiterste omkeerpunt bij toepassing van de procedure voor geïsoleerde luchtvaartterreinen,

wanneer informatie beschikbaar is waaruit blijkt dat de verwachte meteorologische omstandigheden op het moment van aankomst op het bestemmingsluchtvaartterrein en/of de uitwijkvluchtvaartterreinen gelijk zijn aan of beter zijn dan de toepasselijke start- en landingsminima voor het luchtvaartterrein.”;

- g) in CAT.OP.MPA.247 wordt punt a) vervangen door:

“a) Op VFR-vluchten over water waarbij geen land in zicht is, mag de gezagvoerder alleen aan de start beginnen wanneer uit de desbetreffende meteorologische rapporten en/of verwachtingen blijkt dat de wolkenbasis zich overdag boven 600 ft of 's nachts boven 1 200 ft bevindt.”;

- h) CAT.OP.MPA.265 wordt vervangen door:

“CAT.OP.MPA.265 Startomstandigheden

Vóór aanvang van de start dient de gezagvoerder zich te vergewissen van het volgende:

- a) of de meteorologische omstandigheden op het luchtvaartterrein of exploitatiegebied en de toestand van de te gebruiken startbaan of het gebied voor eindnadering en opstijgen een veilige start en een veilig vertrek niet in de weg staan; en
- b) de geselecteerde vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen consistent zijn met al het volgende:
 - 1) de operationele gronduitrusting;
 - 2) de operationele luchtvaartuigsystemen;
 - 3) de prestaties van het luchtvaartuig;
 - 4) de kwalificaties van de cockpitbemanning.”;

- i) CAT.OP.MPA.300 wordt vervangen door:

“CAT.OP.MPA.300 Omstandigheden bij nadering en landing

Vóór aanvang van de nadering dient de gezagvoerder zich te vergewissen van het volgende:

- a) of, gelet op de prestatiegegevens in het vluchthandboek, de meteorologische omstandigheden op het luchtvaartterrein of het exploitatiegebied en de toestand van de te gebruiken startbaan of het gebied voor eindnadering en opstijgen een veilige nadering, landing, of doorstart niet in de weg staan, en
- b) de geselecteerde vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen consistent zijn met al het volgende:
 - 1) de operationele gronduitrusting;
 - 2) de operationele vliegtuigsystemen;
 - 3) de prestaties van het luchtvaartuig;
 - 4) de kwalificaties van de cockpitbemanning.”;

- j) CAT.OP.MPA.305 wordt vervangen door:

“CAT.OP.MPA.305 Inzetten en voortzetten van de nadering

- a) Voor vleugelvliegtoegen mag een instrumentnadering niet worden voortgezet als het gemelde zicht (VIS) of de controle-RVR voor de te gebruiken landingsbaan lager liggen dan het toepasselijke minimum:
- 1) onder het punt waarop het vliegtuig zich 1 000 ft boven de hoogteligging van het luchtvaartterrein bevindt, of
 - 2) in het eindnaderingssegment (FAS) als de DH of MDH meer dan 1 000 ft bedraagt.
- b) Voor helikopters mag een instrumentnadering niet worden voortgezet als de gemelde RVR minder dan 550 m bedraagt en de controle-RVR voor de te gebruiken landingsbaan lager liggen dan het toepasselijke minimum:
- 1) onder het punt waarop de helikopter zich 1 000 ft boven de hoogteligging van het luchtvaartterrein bevindt, of
 - 2) in het FAS als de DH of MDH meer dan 1 000 ft bedraagt.
- c) Indien de vereiste visuele referentie niet is vastgesteld, moet een afgebroken nadering op of voor de DA/H of de MDA/H worden uitgevoerd.
- d) Indien de vereiste visuele referentie na de DA/H of MDA/H niet wordt gehandhaafd, moet onmiddellijk een doorstart worden uitgevoerd.
- e) Niettegenstaande punt a) mag de instrumentnadering worden voortgezet tot de DA/H of MDA/H indien er geen RVR is gerapporteerd en het gemelde VIS lager is dan het toepasselijke minimum maar het geconverteerd meteorologisch zicht (CMV) gelijk is aan of groter is dan het toepasselijke minimum.”;

- k) CAT.OP.MPA.310 wordt vervangen door:

“CAT.OP.MPA.310 Operationele procedures — drempeloverschrijdingshoogte — vleugelvliegtoegen

De exploitant stelt vluchtuitvoeringsprocedures vast om te garanderen dat een vliegtuig waarmee een 3D-instrumentnadering wordt uitgevoerd de baandrempel met een veilige marge overschrijdt en zich daarbij in de landingsconfiguratie en -stand bevindt.”;

- l) het volgende punt CAT.OP.MPA.312 wordt ingevoegd:

“CAT.OP.MPA.312 EFVS 200-vluchtuitvoeringen

- a) Een exploitant die voornemens is EFVS 200-vluchtuitvoeringen te verrichten, dient zorgt ervoor te zorgen dat:
- 1) het luchtvaartuig is gecertificeerd voor de voorgenomen vluchtuitvoeringen;
 - 2) alleen voor EFVS-vluchtuitvoeringen geschikte start- en landingsbanen, FATO- en instrumentnaderingsprocedures (IAP) worden gebruikt;
 - 3) de cockpitbemanningsleden bekwaam zijn om de geplande vluchtuitvoering uit te voeren, en dat een opleidings- en toetsingsprogramma wordt opgesteld voor de cockpitbemanningsleden en de relevante personeelsleden die bij de voorbereiding van de vlucht zijn betrokken;
 - 4) operationele procedures worden vastgesteld;
 - 5) alle relevante informatie wordt gedocumenteerd in de minimumuitrustingslijst (MEL);
 - 6) alle relevante informatie wordt gedocumenteerd in het onderhoudsprogramma;
 - 7) er veiligheidsbeoordelingen worden uitgevoerd en prestatie-indicatoren worden vastgesteld om het veiligheidsniveau van de vluchtuitvoering te monitoren, en
 - 8) bij de vluchtuitvoeringsminima voor het luchtvaartterrein rekening wordt gehouden met de mogelijkheden van het gebruikte systeem.
- b) De exploitant mag geen EFVS 200-vluchtuitvoeringen verrichten bij het uitvoeren van LVO's.
- c) Onverminderd punt a) 1) mag de exploitant EVS gebruiken die voldoen aan de minimumcriteria om EFVS 200-vluchtuitvoeringen te verrichten, mits dit door de bevoegde autoriteit is goedgekeurd.”.

- 5) Bijlage V wordt als volgt gewijzigd:

- a) De titel van subdeel E wordt vervangen door: “Slechtzichtvluchten (LVO's) en vluchtuitvoeringen met operationele credits”;

- b) SPA.LVO.100 wordt vervangen door:

“SPA.LVO.100 Slechtzichtvluchten en vluchtuitvoeringen met operationele credits

De exploitant mag de volgende vluchtuitvoeringen alleen verrichten indien zij door de bevoegde autoriteit zijn goedgekeurd:

- a) starts met zichtbaarheidsomstandigheden van minder dan 400 m RVR;
 - b) instrumentnaderingen onder slechtzichtomstandigheden, en
 - c) vluchtuitvoeringen met operationele credits, met uitzondering van EFVS 200-vluchtuitvoeringen, waarvoor geen specifieke goedkeuring vereist is.”;
- c) SPA.LVO.105 wordt vervangen door:

“SPA.LVO.105 Specifieke goedkeuringscriteria

Om overeenkomstig SPA.LVO.100 een specifieke goedkeuring te krijgen, moet de exploitant aantonen dat:

- a) voor slechtzichtnaderingen, LVTO-vluchtuitvoeringen in een RVR van minder dan 125 m en vluchtuitvoeringen met operationele credits, dat het luchtvaartuig gecertificeerd is voor de voorgenomen vluchtuitvoeringen;
 - b) de cockpitbemanningsleden bekwaam zijn om de geplande vluchtuitvoering uit te voeren, en dat overeenkomstig SPA.LVO.120 een opleidings- en toetsingsprogramma wordt opgesteld voor de cockpitbemanningsleden en de relevante personeelsleden die bij de voorbereiding van de vlucht zijn betrokken;
 - c) er operationele procedures voor de voorgenomen vluchtuitvoeringen zijn vastgesteld;
 - d) alle relevante wijzigingen in de minimumuitrustingslijst (MEL) zijn aangebracht;
 - e) alle relevante wijzigingen in het onderhoudsprogramma zijn aangebracht;
 - f) er procedures zijn vastgesteld om te waarborgen dat luchtvaartterreinen, met inbegrip van instrumentvliegprocedures, geschikt zijn voor de geplande vluchtuitvoeringen, overeenkomstig SPA.LVO.110, en
 - g) voor de voorgenomen vluchtuitvoeringen een veiligheidsbeoordeling is uitgevoerd en prestatie-indicatoren zijn vastgesteld om het veiligheidsniveau te bewaken.”;
- d) SPA.LVO.110 wordt vervangen door:

“SPA.LVO.110 Eisen in verband met het luchtvaartterrein, met inbegrip van instrumentvliegprocedures

De exploitant zorgt ervoor dat voor LVO's en vluchtuitvoeringen met operationele credits alleen gebruik wordt gemaakt van luchtvaartterreinen, met inbegrip van instrumentvliegprocedures, die geschikt zijn voor de voorgenomen vluchtuitvoeringen.”;

- e) punt SPA.LVO.115 wordt geschrapt;
- f) SPA.LVO.120 wordt vervangen door:

“SPA.LVO.120 Kwalificaties van de cockpitbemanning

- a) De exploitant zorgt ervoor dat de cockpitbemanning bekwaam is om de geplande vluchtuitvoeringen te verrichten.
- b) De exploitant zorgt ervoor dat elk cockpitbemanningslid met succes een opleiding en toetsing heeft voltooid voor alle typen LVO's en vluchtuitvoeringen met operationele credits waarvoor goedkeuring is verleend. Deze opleiding en toetsing moeten:
 - 1) een basisopleiding en periodieke opleiding omvatten;
 - 2) normale, abnormale en noodprocedures bestrijken;
 - 3) zijn afgestemd op het soort technologie dat bij de beoogde vluchtuitvoeringen wordt gebruikt, en
 - 4) rekening houden met de risico's van menselijke factoren die met de voorgenomen activiteiten gepaard gaan.

- c) De exploitant houdt registers bij van de opleiding en kwalificaties van de cockpitbemanningsleden.
- d) De opleiding en toetsing worden verzorgd door naar behoren gekwalificeerd personeel. In het geval van opleiding en toetsing van vluchten en vluchtsimulatie moet het personeel dat de opleiding verstrekt en de toetsing uitvoert, gekwalificeerd zijn overeenkomstig bijlage I (deel-FCL) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011.”;
- g) in SPA.NVIS.120 wordt punt a) vervangen door:
 - “a) Vluchten mogen niet worden uitgevoerd onder de weerminima voor het type vluchtuitvoering dat wordt verricht.”;
- h) in SPA.HOFO.120 wordt punt a) vervangen door:
 - “a) *Onshore-uitwijkvluchtvaartterrein van bestemming*. Onverminderd CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 en SPO.OP.151 hoeft de gezagvoerder/commandant geen uitwijkvluchtvaartterrein van bestemming in het navigatieplan te specificeren voor vluchten van een offshorelocatie naar een vluchtvaartterrein van bestemming aan land als er een toereikende noodplanning is om een veilige terugkeer vanaf offshorelocaties te waarborgen.”;
- i) SPA.HOFO.125 wordt vervangen door:

“SPA.HOFO.125 Standaardprocedures voor offshorenaderingen (OSAP)

- a) De exploitant stelt procedures vast om ervoor te zorgen dat standaardprocedures voor offshorenaderingen (OSAP) alleen worden gevolgd indien:
 - 1) de helikopter in is staat navigatie- en realtime-informatie over de hindernisomgeving te verstrekken in verband met de hindernisvrije hoogte, en
 - 2) hetzij:
 - i) de minimumdalingshoogte (MDH) wordt bepaald aan de hand van een radiohoogtemeter of een apparaat dat gelijkwaardige prestaties levert; hetzij
 - ii) de minimumdalingsaltitude (MDA) wordt toegepast en een passende marge omvat.
- b) Als de exploitant OSAP's volgt ten opzichte van boortorens of vaartuigen op doorvaart, moet de vlucht met meerpilootbediening worden uitgevoerd.
- c) Het beslissingsbereik moet voldoende ruimte bieden om afstand te houden tot hindernissen in de afgebroken nadering van een bestemming waarvoor een OSAP is gepland.
- d) De nadering mag na het beslissingsbereik of onder de minimumdalingshoogte (MDA/H) alleen worden voortgezet als er een visueel referentiepunt op de bestemming is vastgesteld.
- e) Voor vluchten met één piloot moeten de MDA/H en het beslissingsbereik met gepaste stappen worden verhoogd.
- f) Als een OSAP wordt uitgevoerd naar een niet-bewegende offshore-locatie (bv. een vaste installatie of een afgemeerd vaartuig) en het navigatiesysteem een betrouwbare GNSS-positie van de locatie bevat, wordt het GNSS- of gebiedsnavigatiesysteem gebruikt om de veiligheid van de OSAP te verhogen.
- g) De exploitant neemt OSAP's op in zijn basisopleiding en de periodieke opleidings- en toetsingsprogramma's.”;
- j) Het volgende subdeel N wordt toegevoegd:

“SUBDEEL N

POINT-IN-SPACE NADERINGEN EN VERTREKKEN MET HELIKOPTERS MET VERLAAGDE VFR-MINIMA (PINS-VFR)

SPA.PINS-VFR.100 Point-in-Spacenaderingen (PinS) met helikopters en vertrekken met verminderde VFR-minima

- a) De exploitant mag alleen beperkte VFR-exploitatieminima gebruiken als hij daarvoor een goedkeuring van de bevoegde autoriteit heeft gekregen.

- b) Beperkte VFR-vluchtuitvoeringsminima zijn alleen van toepassing op helikoptervluchten die een segment omvatten dat onder IFR wordt gevlogen, en alleen in één van de volgende gevallen:
- 1) het segment van de vlucht dat onder VFR wordt gevlogen, volgt onmiddellijk op een PinS-nadering met een helikopter met de bedoeling te landen op een nabijgelegen helihaven of vluchtuitvoeringslocatie;
 - 2) het segment van de vlucht dat onder VFR wordt gevlogen, volgt onmiddellijk op een PinS-nadering met een helikopter met het oog op het uitvoeren van takeloperaties op een nabijgelegen HEC- of HHO-locatie;
 - 3) het segment van de vlucht dat onder VFR wordt gevlogen, is een vertrek met de bedoeling op een nabijgelegen vaste locatie voor eerste vertrek over te schakelen op IFR.
- c) De exploitant dient vluchtuitvoeringsprocedures vast te stellen die van toepassing zijn op vluchten met beperkte VFR-vluchtuitvoeringsminima.
- d) De exploitant zorgt ervoor dat de cockpitbemanningleden ervaring hebben met en zijn opgeleid om te vliegen met beperkte VFR-vluchtuitvoeringsminima.”.
- 6) Bijlage VI wordt als volgt gewijzigd:
- a) het volgende punt NCC.OP.101 wordt ingevoegd:

“NCC.OP.101 Controle van de hoogtemeter en instellingen

- a) De exploitant stelt procedures vast voor de controle van hoogtemeters vóór elk vertrek.
 - b) De exploitant stelt voor alle fasen van de vlucht procedures vast voor de instellingen van de hoogtemeter, rekening houdend met de procedures die zijn vastgesteld door de staat van het luchtvaartterrein of het luchtruim, indien van toepassing.”;
- b) NCC.OP.110 wordt vervangen door:

“NCC.OP.110 Vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen – algemeen

- a) De exploitant dient vluchtuitvoeringsminima vast te stellen voor ieder vertrek-, bestemmings- of uitwijkvluchtvaartterrein dat hij voornemens is te gebruiken om de scheiding te waarborgen tussen het luchtvaartuig enerzijds en het terrein en obstakels anderzijds en ter beperking van het risico van verlies van visuele referenties tijdens het zichtvluchtsegment van instrumentnaderingen.
- b) Bij de methode die wordt gebruikt om vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen vast te stellen, moet rekening worden gehouden met alle volgende elementen:
 - 1) het type, de prestaties en de vliegeigenschappen van het luchtvaartuig;
 - 2) de in het luchtvaartuig aanwezige uitrusting voor navigatie, verwerving van visuele referenties en/of controle van het vliegp pad tijdens de start, nadering, landing en afgebroken nadering;
 - 3) alle in het vlieghandboek (AFM) vermelde voorwaarden of beperkingen;
 - 4) de afmetingen en kenmerken van de banen/gebieden voor eindnadering en opstijgen (FATO's) die voor gebruik in aanmerking komen;
 - 5) de geschiktheid en prestaties van de beschikbare visuele en niet-visuele hulpmiddelen en infrastructuur;
 - 6) de laagste hindernisvrije altitude/hoogte (OCA/H) voor de instrumentnaderingsprocedures (IAP);
 - 7) de obstakels in de gebieden voor het wegklimmen en de noodzakelijke ruimtemarges;
 - 8) niet-standaardkenmerken van het luchtvaartterrein, de IAP of het milieu;
 - 9) de samenstelling van de cockpitbemanning, hun vaardigheden en hun ervaring;
 - 10) de IAP;
 - 11) de kenmerken van het luchtvaartterrein en de beschikbare luchtvaartnavigatiediensten (ANS);
 - 12) alle minima die door de staat van het luchtvaartterrein kunnen worden opgelegd;

- 13) de voorwaarden als voorgeschreven in eventuele specifieke goedkeuringen voor slechtzichtvluchten (LVO) of vluchttuitvoeringen met operationele credits. en
- 14) de relevante operationele ervaring van de exploitant.
- c) De exploitant specificeert in het vluchthandboek op welke wijze de start- en landingsminima voor het luchtvaartterrein worden bepaald.”;
- c) punt NCC.OP.111 wordt geschrapt;
- d) NCC.OP.112 wordt vervangen door:

“NCC.OP.112 Vluchttuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen — circuitvluchten met vliegtuigen

- a) De minimumdalingshoogte voor circuitnaderingen met vliegtuigen mag niet lager zijn dan de hoogste van de volgende waarden:
- 1) de gepubliceerde minimumdalingshoogte voor circuitvluchten met de desbetreffende categorie vliegtuigen;
 - 2) de uit tabel 1 afgeleide minimumcircuitvluchthoogte, of
 - 3) de DH/MDH van de vorige IAP.
- b) Het minimumzicht voor circuitnaderingen met vleugelvliegtuigen is de hoogste van de volgende waarden:
- 1) het circuitvluchtzicht voor de desbetreffende categorie vliegtuigen, indien bekendgemaakt, of
 - 2) het uit tabel 1 afgeleide minimumzicht.

Tabel 1

MDH en minimumzicht voor circuitvluchten per categorie vleugelvliegtuigen

	Categorie vleugelvliegtuigen			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimale VIS (m)	1 500	1 600	2 400	3 600”;

- e) In punt NCC.OP.145 wordt punt b) vervangen door:
- “b) Alvorens een vlucht te beginnen, raadpleegt de gezagvoerder alle beschikbare meteorologische informatie die relevant is voor de geplande vlucht. De voorbereiding van een vlucht weg van de nabijheid van de plaats van vertrek, en van elke vlucht volgens instrumentvliegeregels (IFR-vlucht), omvat:
- 1) een studie van de beschikbare actuele meteorologische rapporten en voorspellingen; en
 - 2) de planning van een alternatieve actie in het geval de vlucht wegens meteorologische omstandigheden niet volgens planning kan worden uitgevoerd.”;
- f) de volgende punten NCC.OP.147 en NCC.OP.148 worden ingevoegd:

“NCC.OP.147 Planningsminima voor uitwijkvluchtvaartterreinen van bestemming — vliegtuigen

Een luchtvaartterrein wordt niet als uitwijkvluchtvaartterrein van bestemming gespecificeerd tenzij de beschikbare actuele meteorologische informatie voor de periode van 1 uur vóór tot 1 uur na de verwachte aankomsttijd of vanaf de werkelijke vertrektijd tot 1 uur na de verwachte aankomsttijd, afhankelijk van welke periode het kortst is, het volgende aangeeft:

- a) voor een uitwijkvluchtvaartterrein met een beschikbare instrumentnadering met een beslissingshoogte van minder dan 250 ft,
- 1) een wolkenbasis op ten minste 200 ft boven de DH of MDH voor een instrumentnadering, en
 - 2) een zicht van ten minste 1 500 m en 800 m boven de minima voor instrumentnadering (RVR/VIS), of

- b) voor een uitwijkvluchtvaartterrein met een instrumentnadering met een DH of MDH van 250 ft of meer,
 - 1) een wolkenbasis op ten minste 400 ft boven de DH of MDH voor een instrumentnadering, en
 - 2) een zicht van ten minste 3 000 m, of
- c) voor een uitwijkvluchtvaartterrein zonder instrumentnaderingsprocedure,
 - 1) een wolkenbasis op ten minste 2 000 ft boven en de minimale veilige IFR-hoogte, en
 - 2) een zicht van ten minste 5 000 m.

NCC.OP.148 Planningsminima voor uitwijkvluchtvaartterreinen van bestemming — helikopters

De exploitant selecteert een vluchtvaartterrein slechts als uitwijkvluchtvaartterrein van bestemming als de beschikbare actuele meteorologische informatie, voor de periode van 1 uur vóór tot 1 uur na de verwachte aankomsttijd, of vanaf de werkelijke vertrektijd tot 1 uur na de verwachte aankomsttijd, afhankelijk van welke periode het kortst is, het volgende aangeeft:

- a) voor een uitwijkvluchtvaartterrein met een instrumentnaderingsprocedure (IAP):
 - 1) een wolkenbasis op ten minste 200 ft boven de DH of MDH voor een IAP, en
 - 2) een zicht van ten minste 1 500 m overdag of 3 000 m 's nachts, of
- b) voor een uitwijkvluchtvaartterrein zonder IAP:
 - 1) een wolkenbasis op ten minste 2 000 ft of de minimale veilige IFR-hoogte — waarbij de grootste waarde van toepassing is, en
 - 2) een zicht van ten minste 1 500 m overdag of 3 000 m 's nachts.”;
- g) in NCC.OP.150 wordt punt a) vervangen door:
 - “a) Voor IFR-vluchten vermeldt de gezagvoerder in het vluchtplan minstens één uitwijkvluchtvaartterrein van vertrek met gunstige weersomstandigheden als de meteorologische omstandigheden op het vluchtvaartterrein van vertrek gelijk zijn aan of slechter zijn dan de toepasselijke vluchtuitvoeringsminima voor het vluchtvaartterrein of als het om andere redenen niet mogelijk zou zijn terug te keren naar het vluchtvaartterrein van vertrek.”;
- h) in NCC.OP.180 worden de punten a) en b) vervangen door:
 - “a) De gezagvoerder begint of vervolgt een vlucht volgens zichtvliegeregels (VFR) alleen als uit de recentste beschikbare meteorologische informatie blijkt dat de meteorologische omstandigheden langs de route en op de geplande bestemming op het verwachte tijdstip van gebruik gelijk zullen zijn aan of beter zullen zijn dan de toepasselijke vluchtuitvoeringsminima voor zichtvliegeregels (VFR).
 - b) De gezagvoerder begint of vervolgt een vlucht volgens instrumentvliegeregels naar het geplande vluchtvaartterrein van bestemming alleen als uit de recentste beschikbare meteorologische informatie blijkt dat de meteorologische omstandigheden op de bestemming of op minstens één uitwijkvluchtvaartterrein van bestemming op het verwachte aankomsttijdstip gelijk zijn aan of beter zijn dan de toepasselijke vluchtuitvoeringsminima voor het vluchtvaartterrein.”;

- i) NCC.OP.195 wordt vervangen door:

“NCC.OP.195 Startomstandigheden — vliegtuigen en helikopters

Alvorens te starten vergewist de gezagvoerder zich van het volgende:

- a) of de meteorologische omstandigheden op het vluchtvaartterrein of de vluchtuitvoeringslocatie en de toestand van de te gebruiken startbaan of het gebied voor eindnadering en opstijgen een veilige start en een veilig vertrek niet in de weg staan, en
- b) de geselecteerde vluchtuitvoeringsminima voor vluchtvaartterreinen consistent zijn met al het volgende:
 - 1) de operationele gronduitrusting;
 - 2) de operationele vliegtuigsystemen;
 - 3) de prestaties van het vluchtvaartuig;
 - 4) de kwalificaties van de cockpitbemanning.”;

- j) NCC.OP.225 wordt vervangen door:

“NCC.OP.225 Naderings- en landingsprocedures — vliegtuigen en helikopters

Vóór aanvang van de nadering dient de gezagvoerder zich te vergewissen van het volgende:

- a) of, gelet op de prestatiegegevens in het vluchthandboek, de meteorologische omstandigheden op het luchtvaartterrein of de exploitatielocatie en de toestand van de te gebruiken startbaan of het gebied voor eindnadering en opstijgen een veilige nadering, landing, of doorstart, niet in de weg zullen staan, en
- b) de geselecteerde vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen consistent zijn met al het volgende:
 - 1) de operationele gronduitrusting;
 - 2) de operationele vliegtuigsystemen;
 - 3) de prestaties van het luchtvaartuig; en
 - 4) de kwalificaties van de cockpitbemanning.”;
- k) punt NCC.OP.230 wordt vervangen door:

“NCC.OP.230 Begin en voortzetting van de nadering

- a) Voor vleugelvliegtuigen mag een instrumentnadering niet worden voortgezet als het gemelde zicht (VIS) of de controle-RVR voor de te gebruiken landingsbaan lager liggen dan het toepasselijke minimum:
 - 1) onder het punt waarop het vliegtuig zich 1 000 ft boven de hoogteligging van het luchtvaartterrein bevindt, of
 - 2) in het eindnaderingssegment (FAS) als de DH of MDH meer dan 1 000 ft bedraagt.
 - b) Voor helikopters mag een instrumentnadering niet worden voortgezet als de gemelde RVR minder dan 550 m bedraagt en de controle-RVR voor de te gebruiken landingsbaan lager liggen dan het toepasselijke minimum:
 - 1) onder het punt waarop de helikopter zich 1 000 ft boven de hoogteligging van het luchtvaartterrein bevindt, of
 - 2) in het FAS als de DH of MDH meer dan 1 000 ft bedraagt.
 - c) Indien de vereiste visuele referentie niet is vastgesteld, moet een afgebroken nadering op of voor de DA/H of de MDA/H worden uitgevoerd.
 - d) Indien de vereiste visuele referentie na de DA/H of MDA/H niet wordt gehandhaafd, moet onmiddellijk een doorstart worden uitgevoerd.
 - e) Niettegenstaande punt a) mag de instrumentnadering worden voortgezet tot de DA/H of MDA/H indien er geen RVR is gerapporteerd en het gemelde VIS lager is dan het toepasselijke minimum, maar het geconverteerd meteorologisch zicht (CMV) gelijk is aan of groter is dan het toepasselijke minimum.
 - f) Onverminderd de punten a) en b) mag de instrumentnadering, als er geen intentie is om te landen, worden voortgezet tot de DA/H of de MDA/H. Een afgebroken nadering moet op of voor de DA/H of de MDA/H worden uitgevoerd.”;
- l) het volgende punt NCC.OP.235 wordt toegevoegd:

“NCC.OP.235 EFVS 200-vluchtuitvoeringen

- a) Een exploitant die voornemens is EFVS 200-vluchtuitvoeringen met operationele credits en zonder specifieke goedkeuring te verrichten, dient ervoor te zorgen dat:
 - 1) het luchtvaartuig is gecertificeerd voor de voorgenomen vluchtuitvoeringen;
 - 2) alleen voor EFVS-vluchtuitvoeringen geschikte start- en landingsbanen, FATO's en IAP's worden gebruikt;
 - 3) de cockpitbemanningsleden bekwaam zijn om de geplande vluchtuitvoering te verrichten, en dat een opleidings- en toetsingsprogramma wordt opgesteld voor de cockpitbemanningsleden en de relevante personeelsleden die bij de voorbereiding van de vlucht zijn betrokken;
 - 4) operationele procedures worden vastgesteld;
 - 5) alle relevante informatie wordt gedocumenteerd in de minimumuitrustingslijst (MEL);
 - 6) alle relevante informatie wordt gedocumenteerd in het onderhoudsprogramma;

- 7) er veiligheidsbeoordelingen worden uitgevoerd en prestatie-indicatoren worden vastgesteld om het veiligheidsniveau van de vluchtuitvoering te monitoren; en
 - 8) bij de vluchtuitvoeringsminima voor het luchtvaartterrein rekening wordt gehouden met de mogelijkheden van het gebruikte systeem.
- b) De exploitant mag geen EFVS 200-vluchtuitvoeringen verrichten tijdens LVO's.
 - c) Onverminderd punt a) 1) mag de exploitant EVS gebruiken die voldoen aan de minimumcriteria om EFVS 200-vluchtuitvoeringen te verrichten, mits dit door de bevoegde autoriteit is goedgekeurd.”
- 7) Bijlage VII wordt als volgt gewijzigd:
- a) het volgende punt NCO.OP.101 wordt ingevoegd:

“NCO.OP.101 Controle van de hoogtemeter en instellingen

- a) De gezagvoerder controleert vóór elk vertrek of de hoogtemeter correct functioneert.
 - b) De gezagvoerder gebruikt geschikte hoogtemeterinstellingen voor alle fasen van de vlucht, rekening houdend met alle procedures die door de staat van het luchtvaartterrein of het luchtruim zijn voorgeschreven.”;
- b) punt NCO.OP.105 wordt geschrapt;
 - c) de punten NCO.OP.110, NCO.OP.111 en NCO.OP.112 worden vervangen door:

“NCO.OP.110 Vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen — vleugelvliegtuigen en helikopters

- a) Voor vluchten op basis van instrumentvliegregels (IFR) dient de gezagvoerder vluchtuitvoeringsminima vast te stellen voor ieder vertrek-, bestemmings- of uitwijkvluchtvaartterrein dat hij voornemens is te gebruiken om de scheiding te waarborgen tussen het luchtvaartuig en het terrein en obstakels en om het risico van verlies van visuele referenties tijdens het segment met vlucht op zicht van instrumentnaderingen te beperken.
- b) Bij de vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen moet rekening worden gehouden met de volgende elementen, voor zover relevant:
 - 1) het type, de prestaties en de vliegeigenschappen van het luchtvaartuig;
 - 2) de in het luchtvaartuig aanwezige uitrusting voor navigatie, verwerving van visuele referenties en/of controle van het vliegpad tijdens de start, nadering, landing en afgebroken nadering;
 - 3) alle in het vlieghandboek (AFM) vermelde voorwaarden of beperkingen;
 - 4) de afmetingen en kenmerken van de banen/gebieden voor eindnadering en opstijgen (FATO's) die voor gebruik in aanmerking komen;
 - 5) de geschiktheid en prestaties van de beschikbare visuele en niet-visuele hulpmiddelen en infrastructuur;
 - 6) de laagste hindernisvrije hoogte (OCA/H) voor de instrumentnaderingsprocedures (IAP), indien vastgesteld;
 - 7) de obstakels in de gebieden voor het wegklimmen en de ruimtemarges;
 - 8) de bekwaamheid en relevante operationele ervaring van de gezagvoerder;
 - 9) de IAP, indien vastgesteld;
 - 10) de kenmerken en het type van de beschikbare luchtvaartnavigatiediensten (ANS);
 - 11) alle minima die door de staat van het luchtvaartterrein kunnen worden opgelegd;
 - 12) de voorwaarden als voorgeschreven in eventuele specifieke goedkeuringen voor slechtzichtvluchten (LVO) of vluchtuitvoeringen met operationele credits.

NCO.OP.111 Vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen — 2D- en 3D-naderingen

- a) De beslissingshoogte (DH) die moet worden gebruikt voor een 3D-nadering of een 2D-nadering waarbij gebruik wordt gemaakt van de techniek van eindnadering met continue daling (Continuous descent final approach, CDFA), mag niet lager zijn dan de hoogste van de volgende waarden:
 - 1) de laagste hindernisvrije hoogte (OCH) voor de luchtvaartuigcategorie;

- 2) de gepubliceerde DH of minimumdalingshoogte (MDH) van de naderingsprocedure, indien van toepassing;
 - 3) het in tabel 1 vermelde systeemminimum;
 - 4) de in het vlieghandboek of een gelijkwaardig document vermelde minimumbeslissingshoogte, indien vermeld.
- b) De MDH voor een 2D-nadering zonder CDFA-techniek mag niet lager zijn dan de hoogste van de volgende waarden:
- 1) de laagste hindernisvrije hoogte voor de luchtvaartuigcategorie;
 - 2) de bekendgemaakte MDH voor de naderingsprocedure, voor zover van toepassing;
 - 3) het in tabel 1 vermelde systeemminimum, of
 - 4) de in het vlieghandboek vermelde minimumdalingshoogte, indien vermeld.

Tabel 1

Systeemminima

Faciliteit	Laagste DH/MDH (ft)
ILS/MLS/ GLS	200
GNSS/SBAS (LPV)	200
Precisienaderingsradar (PAR)	200
GNSS/SBAS (LP)	250
GNSS (LNAV)	250
GNSS/Baro-VNAV (LNAV/VNAV)	250
PinS-nadering met een helikopter	250
LOC met of zonder DME	250
SRA (eindigend op ½ zeemijl)	250
SRA (eindigend op 1 zeemijl)	300
SRA (eindigend op 2 zeemijl of meer)	350
VOR	300
VOR/DME	250
NDB	350
NDB/DME	300
VDF	350

NCO.OP.112 Vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen — circuitvluchten met vleugelvliegtuigen

- a) De minimumdalingshoogte voor circuitnaderingen met vliegtuigen mag niet lager zijn dan de hoogste van de volgende waarden:
 - 1) de gepubliceerde hindernisvrije hoogte voor circuitvluchten met de desbetreffende categorie vleugelvliegtuigen;
 - 2) de uit tabel 1 afgeleide minimumcircuitvluchthoogte, of
 - 3) de DH/MDH van de vorige IAP.
- b) Het minimumzicht voor circuitnaderingen met vleugelvliegtuigen is de hoogste van de volgende waarden:
 - 1) het circuitvluchtzicht voor de desbetreffende categorie vliegtuigen, indien bekendgemaakt, of
 - 2) het uit tabel 1 afgeleide minimumzicht.

Tabel 1

MDH en minimumzicht voor circuitvluchten per categorie vleugelvliegtuigen

	Categorie vleugelvliegtuigen			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimale VIS (m)	1 500	1 500	2 400	3 600”;

d) In punt NCO.OP.135 wordt punt b) vervangen door:

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

- 1) een studie van de beschikbare actuele meteorologische rapporten en voorspellingen; en
- 2) de planning van een alternatieve actie in het geval de vlucht wegens meteorologische omstandigheden niet volgens planning kan worden uitgevoerd.”;

e) de punten NCO.OP.140, NCO.OP.141 en NCO.OP.142 worden vervangen door:

“NCO.OP.140 Uitwijkvluchtvaartterreinen van bestemming — vleugelvliegtuigen

Voor IFR-vluchten vermeldt de gezagvoerder in het vluchtplan ten minste één uitwijkvluchtvaartterrein van bestemming, tenzij de beschikbare actuele meteorologische informatie voor de bestemming voor de periode van 1 uur vóór tot 1 uur na de verwachte aankomsttijd, of vanaf het werkelijke vertrektijdstip tot 1 uur na de geschatte aankomsttijd, indien dit korter is, aangeeft dat de wolkenbasis zich op ten minste 1 000 ft boven de DH/MDH bevindt voor een beschikbare instrumentnaderingsprocedure (IAP) en dat het zicht ten minste 5 000 m bedraagt.

NCO.OP.141 Uitwijkvluchtvaartterreinen van bestemming — helikopters

Voor IFR-vluchten vermeldt de gezagvoerder in het vluchtplan ten minste één bestemmingsuitwijkhaven van bestemming, tenzij de beschikbare actuele meteorologische informatie voor de bestemming voor de periode van 1 uur vóór tot 1 uur na de verwachte aankomsttijd, of vanaf het werkelijke vertrektijdstip tot 1 uur na de geschatte aankomsttijd, indien dit korter is, aangeeft dat de wolkenbasis zich ten minste 1 000 ft boven de DH/MDH bevindt voor een beschikbaar IAP en dat het zicht ten minste 3 000 m bedraagt.

NCO.OP.142 Uitwijkvluchtvaartterreinen van bestemming— instrumentnaderingen

De gezagvoerder selecteert een vluchtvaartterrein alleen als uitwijkvluchtvaartterrein van bestemming als:

- a) er een IAP beschikbaar is die niet op GNSS steunt, hetzij op het bestemmingsvluchtvaartterrein, hetzij op een uitwijkvluchtvaartterrein van bestemming, of
- b) indien aan alle volgende voorwaarden is voldaan:
 - 1) de GNSS-boordapparatuur is geschikt voor het SBAS;
 - 2) het bestemmingsvluchtvaartterrein, elk uitwijkvluchtvaartterrein van bestemming en de route daartussen liggen binnen het door het SBAS bestreken gebied;
 - 3) ABAS zal naar verwachting beschikbaar zijn in geval van onverwachte onbeschikbaarheid van het SBAS;
 - 4) er is een IAP geselecteerd (op het bestemmingsvluchtvaartterrein of het uitwijkvluchtvaartterrein van bestemming) die niet afhankelijk is van de beschikbaarheid van het SBAS;
 - 5) een passende noodmaatregel maakt het mogelijk de vlucht veilig te voltooien indien GNSS niet beschikbaar is.”;

- f) de volgende punten NCO.OP.143 en NCO.OP.144 worden ingevoegd:

“NCO.OP.143 Planningsminima voor uitwijkvluchtvaartterreinen van bestemming — vleugelvliegtuigen

Een vluchtvaartterrein wordt niet als uitwijkvluchtvaartterrein van bestemming gespecificeerd tenzij de beschikbare actuele meteorologische informatie voor de periode van 1 uur vóór tot 1 uur na de verwachte aankomsttijd, of vanaf de werkelijke vertrektijd tot 1 uur na de verwachte aankomsttijd, afhankelijk van welke periode het kortst is, het volgende aangeeft:

- a) voor een uitwijkvluchtvaartterrein met een beschikbare instrumentnadering met een beslissingshoogte van minder dan 250 ft,
 - 1) de wolkenbasis bevindt zich op ten minste 200 ft boven de DH of MDH voor instrumentnadering, en
 - 2) een zicht van ten minste 1 500 m, of
- b) voor een uitwijkvluchtvaartterrein met een instrumentnadering met een DH of MDH van 250 ft of meer,
 - 1) een wolkenbasis op ten minste 400 ft boven de DH of MDH voor een instrumentnadering, en
 - 2) een zicht van ten minste 3 000 m, of
- c) voor een uitwijkvluchtvaartterrein zonder een IAP:
 - 1) een wolkenbasis op ten minste 2 000 ft boven en de minimale veilige IFR-hoogte, en
 - 2) een zicht van ten minste 5 000 m.

NCO.OP.144 Planningsminima voor uitwijkvluchtvaartterreinen van bestemming — helikopters

Een vluchtvaartterrein wordt niet als uitwijkvluchtvaartterrein van bestemming gespecificeerd tenzij de beschikbare actuele meteorologische informatie voor de periode van 1 uur vóór tot 1 uur na de verwachte aankomsttijd of vanaf de werkelijke vertrektijd tot 1 uur na de verwachte aankomsttijd, afhankelijk van welke periode het kortst is, het volgende aangeeft:

- a) voor een uitwijkvluchtvaartterrein met een IAP:
 - 1) de wolkenbasis bevindt zich minstens 200 ft boven de DH of MDH voor een IAP;
 - 2) een zicht van ten minste 1 500 m overdag of 3 000 m 's nachts, of
 - b) voor een uitwijkvluchtvaartterrein zonder IAP:
 - 1) een wolkenbasis op ten minste 2 000 ft boven en de minimale veilige IFR-hoogte, en
 - 2) een zicht van ten minste 1 500 m overdag of 3 000 m 's nachts.”;
- g) in NCO.OP.160 worden de punten a) en b) vervangen door:
- “a) De gezagvoerder begint of vervolgt een vlucht volgens zichtvliegregels (VFR) alleen als uit de recentste beschikbare meteorologische informatie blijkt dat de meteorologische omstandigheden langs de route en op de geplande bestemming op het verwachte tijdstip van gebruik gelijk zullen zijn aan of beter zullen zijn dan de toepasselijke vluchtuitvoeringsminima voor zichtvliegregels (VFR).
 - b) De gezagvoerder begint of vervolgt een vlucht volgens instrumentvliegregels naar het geplande vluchtvaartterrein van bestemming alleen als uit de recentste beschikbare meteorologische informatie blijkt dat de meteorologische omstandigheden op de bestemming of op minstens één uitwijkvluchtvaartterrein van bestemming op het verwachte aankomsttijdstip gelijk zijn aan of beter zijn dan de toepasselijke vluchtuitvoeringsminima voor het vluchtvaartterrein.”;
- h) punt NCO.OP.175 wordt vervangen door:

“NCO.OP.175 Startomstandigheden — vleugelvliegtuigen en helikopters

Alvorens te starten vergewist de gezagvoerder zich van het volgende:

- a) volgens de beschikbare informatie wordt veilig starten en vertrekken niet verhinderd door de meteorologische omstandigheden op het vluchtvaartterrein of de vluchtuitvoeringslocatie en door de toestand van de te gebruiken startbaan of het gebied voor eindnadering en opstijgen, en

- b) de geselecteerde vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen zijn consistent met al het volgende:
 - 1) de operationele gronduitrusting;
 - 2) de operationele luchtvaartuigsystemen;
 - 3) de prestaties van het luchtvaartuig;
 - 4) de kwalificaties van de cockpitbemanning.”;
- i) de punten NCO.OP.205 en NCO.OP.206 worden vervangen door:

“NCO.OP.205 Omstandigheden bij nadering en landing — vliegtuigen

Vóór aanvang van de nadering om te landen, dient de gezagvoerder zich te vergewissen van het volgende:

- a) volgens de beschikbare informatie zullen de meteorologische omstandigheden op het luchtvaartterrein of de vluchtuitvoeringslocatie en de toestand van de te gebruiken startbaan geen belemmering vormen voor een veilige nadering, landing of afgebroken nadering; en
- b) de geselecteerde vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen zijn consistent met al het volgende:
 - 1) de operationele gronduitrusting;
 - 2) de operationele luchtvaartuigsystemen;
 - 3) de prestaties van het luchtvaartuig, en
 - 4) de kwalificaties van de cockpitbemanning.

NCO.OP.206 Omstandigheden bij nadering en landing — helikopters

Vóór aanvang van de nadering om te landen, dient de gezagvoerder zich te vergewissen van het volgende:

- a) volgens de beschikbare informatie zullen de meteorologische omstandigheden op het luchtvaartterrein of de vluchtuitvoeringslocatie en de toestand van het te gebruiken gebied voor eindnadering en opstijgen (FATO) geen belemmering vormen voor een veilige nadering, landing of afgebroken nadering; en
 - b) de geselecteerde vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen zijn consistent met al het volgende:
 - 1) de operationele gronduitrusting;
 - 2) de operationele luchtvaartuigsystemen;
 - 3) de prestaties van het luchtvaartuig;
 - 4) de kwalificaties van de cockpitbemanning.”;
- j) punt NCO.OP.210 wordt vervangen door:

“NCO.OP.210 Begin en voortzetting van de nadering — vleugelvliegtuigen en helikopters

- a) Als de controle-RVR voor de landingsbaan lager is dan 550 m (of een lagere waarde die is vastgesteld overeenkomstig een goedkeuring krachtens SPA.LVO), mag een instrumentnadering niet worden voortgezet:
 - 1) onder het punt waarop het luchtvaartuig zich 1 000 ft boven de hoogteligging van het luchtvaartterrein bevindt, of
 - 2) in het eindnaderingssegment als de DH of MDH meer dan 1 000 ft bedraagt.
- b) Indien de vereiste visuele referentie niet is vastgesteld, moet een afgebroken nadering op of voor de DA/H of de MDA/H worden uitgevoerd.
- c) Indien de vereiste visuele referentie na de DA/H of MDA/H niet wordt gehandhaafd, moet onmiddellijk een doorstart worden uitgevoerd.”.

- 8) Bijlage VIII wordt als volgt gewijzigd:

- a) het volgende punt SPO.OP.101 wordt ingevoegd:

“SPO.OP.101 Controle van de hoogtemeter en instellingen

- a) De exploitant stelt procedures vast voor de controle van de hoogtemeter vóór elk vertrek.
- b) De exploitant stelt voor alle fasen van de vlucht procedures vast voor de instellingen van de hoogtemeter, rekening houdend met de procedures die zijn vastgesteld door de staat van het luchtvaartterrein of het luchtruim, indien van toepassing.”;

b) SPO.OP.110 wordt vervangen door:

“SPO.OP.110 Vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen — vleugelvliegtuigen en helikopters

- a) De exploitant dient vluchtuitvoeringsminima vast te stellen voor ieder vertrek-, bestemmings- of uitwijkvluchtvaartterrein dat hij voornemens is te gebruiken om de scheiding te waarborgen tussen het luchtvaartuig enerzijds en het terrein en obstakels anderzijds en ter beperking van het risico van verlies van visuele referenties tijdens het zichtvluchtsegment van instrumentnaderingen.
- b) Bij de methode die wordt gebruikt om vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen vast te stellen, moet rekening worden gehouden met alle volgende elementen:
- 1) het type, de prestaties en de vliegeigenschappen van het luchtvaartuig;
 - 2) de in het luchtvaartuig aanwezige uitrusting voor navigatie, verwerving van visuele referenties en/of controle van het vliegpad tijdens de start, nadering, landing en afgebroken nadering;
 - 3) alle in het vlieghandboek (AFM) vermelde voorwaarden of beperkingen;
 - 4) de afmetingen en kenmerken van de banen/gebieden voor eindnadering en opstijgen (FATO's) die voor gebruik in aanmerking komen;
 - 5) de geschiktheid en prestaties van de beschikbare visuele en niet-visuele hulpmiddelen en infrastructuur;
 - 6) de laagste hindernisvrije altitude/hoogte (OCA/H) voor de instrumentnaderingsprocedures (IAP);
 - 7) de obstakels in de gebieden voor het wegklimmen en de noodzakelijke ruimtemarges;
 - 8) niet-standaardkenmerken van het luchtvaartterrein, de IAP of de plaatselijke omgeving;
 - 9) de samenstelling van de cockpitbemanning, hun vaardigheden en hun ervaring;
 - 10) de IAP;
 - 11) de kenmerken van het luchtvaartterrein en de beschikbare luchtvaartnavigatiediensten (ANS);
 - 12) alle minima die door de staat van het luchtvaartterrein kunnen worden opgelegd;
 - 13) de voorwaarden als voorgeschreven in eventuele specifieke goedkeuringen voor slechtzichtvluchten (LVO) of vluchtuitvoeringen met operationele credits, en
 - 14) de relevante operationele ervaring van de exploitant.
- c) De exploitant specificeert in het vluchthandboek op welke wijze de start- en landingsminima voor het luchtvaartterrein worden bepaald.”;
- c) punt SPO.OP.111 wordt geschrapt;
- d) SPO.OP.112 wordt vervangen door:

“SPO.OP.112 Vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen — circuitvluchten met vliegtuigen

- a) De minimumdalingshoogte (MDH) voor circuitnaderingen met vliegtuigen mag niet lager zijn dan de hoogste van de volgende waarden:
- 1) de gepubliceerde hindernisvrije hoogte voor circuitvluchten met de desbetreffende categorie vleugelvliegtuigen;
 - 2) de uit tabel 1 afgeleide minimumcircuitvluchthoogte, of
 - 3) de beslissingshoogte (DH)/MDH van de vorige IAP.
- b) Het minimumzicht voor circuitnaderingen met vleugelvliegtuigen is de hoogste van de volgende waarden:
- 1) het circuitvluchtzicht voor de desbetreffende categorie vliegtuigen, indien bekendgemaakt, of
 - 2) het uit tabel 1 afgeleide minimumzicht.

Tabel 1

MDH en minimumzicht voor circuitvluchten per categorie vleugelvliegtuigen

	Categorie vleugelvliegtuigen			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimale VIS (m)	1 500	1 600	2 400	3 600"

e) In punt SPO.OP.140 wordt punt b) vervangen door:

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

- 1) een studie van de beschikbare actuele meteorologische rapporten en voorspellingen, en
- 2) de planning van een alternatieve actie in het geval de vlucht wegens meteorologische omstandigheden niet volgens planning kan worden uitgevoerd.”;

f) de volgende punten SPO.OP.143 en SPO.OP.144 worden ingevoegd:

“SPO.OP.143 Planningsminima voor uitwijkvluchtvaartterreinen van bestemming — vleugelvliegtuigen

Een vluchtvaartterrein wordt niet als uitwijkvluchtvaartterrein van bestemming gespecificeerd tenzij de beschikbare actuele meteorologische informatie voor de periode van 1 uur vóór tot 1 uur na de verwachte aankomsttijd of vanaf de werkelijke vertrektijd tot 1 uur na de verwachte aankomsttijd, afhankelijk van welke periode het kortst is, het volgende aangeeft:

- a) voor een uitwijkvluchtvaartterrein met een beschikbare instrumentnadering met een beslissingshoogte van minder dan 250 ft,
 - 1) een wolkenbasis op ten minste 200 ft boven de DH of MDH voor een instrumentnadering, en
 - 2) een zicht van ten minste 1 500 m en 800 m boven de minima voor instrumentnadering (RVR/VIS), of
- b) voor een uitwijkvluchtvaartterrein met een instrumentnadering met een DH of MDH van 250 ft of meer,
 - 1) een wolkenbasis op ten minste 400 ft boven de DH of MDH voor een instrumentnadering, en
 - 2) een zicht van ten minste 3 000 m, of
- c) voor een uitwijkvluchtvaartterrein zonder instrumentnaderingsprocedure,
 - 1) een wolkenbasis op ten minste 2 000 ft boven en de minimale veilige IFR-hoogte, en
 - 2) een zicht van ten minste 5 000 m.

SPO.OP.144 Planningsminima voor uitwijkvluchtvaartterreinen van bestemming — helikopters

De exploitant selecteert een vluchtvaartterrein slechts als uitwijkvluchtvaartterrein van bestemming als de beschikbare actuele meteorologische informatie voor de periode van 1 uur vóór tot 1 uur na de verwachte aankomsttijd, of vanaf de werkelijke vertrektijd tot 1 uur na de verwachte aankomsttijd, afhankelijk van welke periode het kortst is, het volgende aangeeft:

- a) voor een uitwijkvluchtvaartterrein met een IAP:
 - 1) een wolkenbasis op ten minste 200 ft boven de DH of MDH voor een IAP, en
 - 2) een zicht van ten minste 1 500 m overdag of 3 000 m 's nachts, of

- b) voor een uitwijkvluchtafzet zonder IAP:
- 1) een wolkenbasis op ten minste 2 000 ft of de minimale veilige IFR-hoogte, waarbij de grootste waarde van toepassing is, en
 - 2) een zicht van ten minste 1 500 m overdag of 3 000 m 's nachts.';
- g) in SPO.OP.145 wordt punt a) vervangen door:
- “a) Voor IFR-vluchten vermeldt de gezagvoerder in het vluchtplan minstens één uitwijkvluchtafzet van vertrek met gunstige weersomstandigheden als de meteorologische omstandigheden op het vluchtafzet van vertrek gelijk zijn aan of slechter zijn dan de toepasselijke vluchtuitvoeringsminima voor het vluchtafzet van vertrek of als het om andere redenen niet mogelijk zou zijn terug te keren naar het vluchtafzet van vertrek.”;
- h) in SPO.OP.170 worden de punten a) en b) vervangen door:
- “a) De gezagvoerder begint of vervolgt een vlucht volgens zichtvliegregels (VFR) alleen als uit de recentste beschikbare meteorologische informatie blijkt dat de meteorologische omstandigheden langs de route en op de geplande bestemming op het verwachte tijdstip van gebruik gelijk zullen zijn aan of beter zullen zijn dan de toepasselijke vluchtuitvoeringsminima voor zichtvliegregels (VFR).
- b) De gezagvoerder begint of vervolgt een vlucht volgens instrumentvliegregels naar het geplande vluchtafzet van bestemming alleen als uit de recentste beschikbare meteorologische informatie blijkt dat de meteorologische omstandigheden op de bestemming of op minstens één uitwijkvluchtafzet van bestemming op het verwachte aankomsttijdstip gelijk zijn aan of beter zijn dan de toepasselijke vluchtuitvoeringsminima voor het vluchtafzet van bestemming.”;
- i) SPO.OP.180 wordt vervangen door:

“SPO.OP.180 Startomstandigheden — vliegtuigen en helikopters

Alvorens te starten vergewist de gezagvoerder zich van het volgende:

- a) of de meteorologische omstandigheden op het vluchtafzet of de vluchtuitvoeringslocatie en de toestand van de te gebruiken startbaan of het gebied voor eindnadering en opstijgen een veilige start en een veilig vertrek niet in de weg staan, en
 - b) de geselecteerde vluchtuitvoeringsminima voor vluchtafzeten zijn consistent met al het volgende:
 - 1) de operationele gronduitrusting;
 - 2) de operationele vluchtuitvoeringssystemen;
 - 3) de prestaties van het vluchtuitvoeringstool;
 - 4) de kwalificaties van de cockpitbemanning.”;
- j) SPO.OP.210 wordt vervangen door:

“SPO.OP.210 Naderings- en landingsprocedures — vliegtuigen en helikopters

Vóór aanvang van de nadering dient de gezagvoerder zich te vergewissen van het volgende:

- a) of, gelet op de prestatiegegevens in het vluchthandboek, de meteorologische omstandigheden op het vluchtafzet of de exploitatielocatie en de toestand van de te gebruiken startbaan of het gebied voor eindnadering en opstijgen een veilige nadering, landing, of doorstart, niet in de weg zullen staan, en
 - b) de geselecteerde vluchtuitvoeringsminima voor vluchtafzeten zijn consistent met al het volgende:
 - 1) de operationele gronduitrusting;
 - 2) de operationele vluchtuitvoeringssystemen;
 - 3) de prestaties van het vluchtuitvoeringstool;
 - 4) de kwalificaties van de cockpitbemanning.”;
- k) SPO.OP.215 wordt vervangen door:

“SPO.OP.215 Inzetten en voortzetten van de nadering

- a) Voor vleugelvluchtuitvoering mag een instrumentnadering niet worden voortgezet als het gemelde zicht (VIS) of de controle-RVR voor de te gebruiken landingsbaan lager liggen dan het toepasselijke minimum:
 - 1) onder het punt waarop het vluchtuitvoeringstool zich 1 000 ft boven de hoogteligging van het vluchtafzet bevindt, of

- 2) in het eindnaderingssegment (FAS) als de DH of MDH meer dan 1 000 ft bedraagt.
 - b) Voor helikopters mag een instrumentnadering niet worden voortgezet als de gemelde RVR minder dan 550 m bedraagt en de controle-RVR voor de te gebruiken landingsbaan lager liggen dan het toepasselijke minimum:
 - 1) onder het punt waarop de helikopter zich 1 000 ft boven de hoogteligging van het luchtvaartterrein bevindt, of
 - 2) in het FAS als de DH of MDH meer dan 1 000 ft bedraagt.
 - c) Indien de vereiste visuele referentie niet is vastgesteld, moet een afgebroken nadering op of voor de DA/H of de MDA/H worden uitgevoerd.
 - d) Indien de vereiste visuele referentie na de DA/H of MDA/H niet wordt gehandhaafd, moet onmiddellijk een doorstart worden uitgevoerd.
 - e) Niettegenstaande punt a) mag de instrumentnadering worden voortgezet tot de DA/H of MDA/H indien er geen RVR is gerapporteerd en het gemelde VIS lager is maar het geconverteerd meteorologisch zicht (CMV) gelijk is aan of groter is dan het toepasselijke minimum.
 - f) Onverminderd de punten a) en b) mag de instrumentnadering, als er geen intentie is om te landen, worden voortgezet tot de DA/H of de MDA/H. Een afgebroken nadering moet op of voor de DA/H of de MDA/H worden uitgevoerd.”;
- l) Het volgende punt SPO.OP.235 wordt toegevoegd:

“SPO.OP.235 EFVS 200-vluchtuitvoeringen

- a) Een exploitant die voornemens is EFVS 200-vluchtuitvoeringen met operationele credits en zonder specifieke goedkeuring te verrichten, dient ervoor te zorgen dat:
 - 1) het luchtvaartuig is gecertificeerd voor de voorgenomen vluchtuitvoeringen;
 - 2) alleen voor EFVS-vluchtuitvoeringen geschikte start- en landingsbanen, FATO's en IAP's worden gebruikt;
 - 3) de cockpitbemanning bekwaam is om de geplande vluchtuitvoering te verrichten, en dat een opleidings- en toetsingsprogramma wordt opgesteld voor de cockpitbemanningsleden en het relevante personeel dat betrokken is bij de voorbereiding van de vlucht;
 - 4) operationele procedures worden vastgesteld;
 - 5) alle relevante informatie wordt gedocumenteerd in de minimumuitrustingslijst (MEL);
 - 6) alle relevante informatie wordt gedocumenteerd in het onderhoudsprogramma;
 - 7) er veiligheidsbeoordelingen worden uitgevoerd en prestatie-indicatoren worden vastgesteld om het veiligheidsniveau van de vluchtuitvoering te monitoren, en
 - 8) bij de vluchtuitvoeringsminima voor het luchtvaartterrein rekening wordt gehouden met de mogelijkheden van het gebruikte systeem.
 - b) De exploitant mag geen EFVS 200-vluchtuitvoeringen verrichten tijdens LVO's.
 - c) Onverminderd punt a) 1) mag de exploitant EVS gebruiken die voldoen aan de minimumcriteria om EFVS 200-vluchtuitvoeringen te verrichten, mits dit door de bevoegde autoriteit is goedgekeurd.”
-