

## II

(Niet-wetgevingshandelingen)

## VERORDENINGEN

## UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2023/1020 VAN DE COMMISSIE

van 24 mei 2023

tot wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012 wat betreft medische noodhulpvluchten per helikopter

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad <sup>(1)</sup>, en met name artikel 27, lid 1, en artikel 31,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie <sup>(2)</sup> zijn technische eisen en administratieve procedures voor vluchttuitvoeringen vastgesteld, onder meer voor medische noodhulpvluchten per helikopter (helicopter emergency medical service, HEMS). Deze technische eisen en administratieve procedures moeten worden geactualiseerd om ervoor te zorgen dat zij aansluiten bij de stand van de ontwikkelingen en beste praktijken op het gebied van vluchttuitvoeringen.
- (2) Vanuit veiligheidsoogpunt behoren medische noodhulpvluchten per helikopter tot de meest uitdagende vluchttuitvoeringen omdat dergelijke missies vaak bestaan uit een vlucht naar een niet-vooraf in kaart gebracht gebied, in alle weersomstandigheden en onder tijdsdruk om mensen te redden. Dergelijke vluchttuitvoeringen moeten zodanig worden gereguleerd dat zij te allen tijde veilig blijven.
- (3) Niet-medische noodhulpvluchten per helikopter, waaronder reddingsoperaties in berggebieden, uitgezonderd opsporing en redding van luchtvaartuigen in nood, zijn even uitdagend wanneer zij worden uitgevoerd in dezelfde omstandigheden als medische noodhulpvluchten per helikopter. Wanneer niet-medische noodhulpvluchten per helikopter binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2018/1139 vallen, moeten zij dan ook op dezelfde wijze worden gereguleerd als medische noodhulpvluchten per helikopter.
- (4) Op basis van de beschikbare gegevens moet het risico op ongevallen als gevolg van slecht zicht, met inbegrip van vluchttuitvoeringen bij slecht weer en “s nachts, alsook het risico op een botsing op de locatie van een ongeval of redding, verder worden beperkt door middel van eisen voor apparatuur, standaardvluchttuitvoeringsprocedures en opleiding van de bemanning.

<sup>(1)</sup> PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1.

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

- (5) Er moet voor worden gezorgd dat afwijkingen van de prestatiecriteria voor helikopters alleen gelden voor oude ziekenhuislocaties die vóór de inwerkingtreding van Verordening (EU) nr. 965/2012 zijn vastgesteld, teneinde het passende veiligheidsniveau te garanderen. Op ziekenhuislocaties die momenteel voor dergelijke afwijkingen in aanmerking komen, moeten de hindernissen in de omgeving onder toezicht staan en aanvaardbaar blijven vanuit veiligheids oogpunt.
- (6) Op dit ogenblik staan de in Verordening (EU) nr. 965/2012 vastgestelde eisen inzake prestaties en zuurstof met betrekking tot medische noodhulpvluchten per helikopter op grote hoogte en reddingsoperaties in berggebieden geen vluchten op grote hoogte toe, maar het moet mogelijk zijn mensen op elke hoogte te redden. De toepasselijke eisen moeten derhalve worden gewijzigd.
- (7) Overeenkomstig artikel 140, lid 2, punt b), van Verordening (EU) 2018/1139 moet Verordening (EU) nr. 965/2012 worden aangepast aan Verordening (EU) 2018/1139 wat betreft de definitie van complexe motoraangedreven luchtvaartuigen die was opgenomen in Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(?)</sup>, ingetrokken bij Verordening (EU) 2018/1139. Verordening (EU) nr. 965/2012 moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (8) Exploitanten die momenteel medische noodhulpvluchten per helikopter uitvoeren en de bevoegde autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de certificering van en het toezicht op deze activiteiten, hebben voldoende tijd nodig om de in deze verordening vastgestelde wijzigingen volledig toe te passen. Daarom wordt de toepasselijkheid van de bij deze verordening ingevoerde bepalingen met betrekking tot HEMS-activiteiten met één jaar uitgesteld. Bovendien wordt de toepasselijkheid van een aantal specifieke bepalingen die een langere uitvoeringsperiode vereisen, zoals de bepalingen betreffende de invoering van nieuwe goedkeuringen of nieuwe apparatuur, prestatie-eisen of opleidingseisen, verder uitgesteld.
- (9) Richtlijn 2004/36/EG van het Europees Parlement en de Raad <sup>(\*)</sup> is ingetrokken bij Verordening (EG) nr. 216/2008. Richtlijn 2004/36/EG is ten uitvoer gelegd bij Verordeningen (EG) nr. 768/2006 <sup>(?)</sup> en (EG) nr. 351/2008 <sup>(\*)</sup> van de Commissie. De bepalingen van laatstgenoemde verordeningen zijn vervangen door Verordening (EU) nr. 965/2012, maar zijn nooit uitdrukkelijk ingetrokken. Daarom is het noodzakelijk dat die verordeningen worden ingetrokken.
- (10) Het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart heeft een ontwerpuitvoeringshandeling opgesteld en bij de Commissie ingediend als advies nr. 08/2022 <sup>(?)</sup>, overeenkomstig artikel 76, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1139.
- (11) De in deze verordening vastgestelde eisen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 127 van Verordening (EU) 2018/1139 ingestelde Comité voor de toepassing van gemeenschappelijke veiligheidsvoorschriften op het gebied van de burgerluchtvaart,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

#### Artikel 1

### Wijzigingen van Verordening (EU) nr. 965/2012

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

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

<sup>(?)</sup> Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG van de Raad, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG (PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1).

<sup>(\*)</sup> Richtlijn 2004/36/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 inzake de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die gebruikmaken van luchthavens in de Gemeenschap (PB L 143 van 30.4.2004, blz. 76).

<sup>(?)</sup> Verordening (EG) nr. 768/2006 van de Commissie van 19 mei 2006 tot uitvoering van Richtlijn 2004/36/EG van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de verzameling en uitwisseling van informatie over de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die gebruikmaken van luchthavens in de Gemeenschap en het beheer van het informatiesysteem (PB L 134 van 20.5.2006, blz. 16).

<sup>(\*)</sup> Verordening (EG) nr. 351/2008 van de Commissie van 16 april 2008 tot uitvoering van Richtlijn 2004/36/EG van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot het geven van prioriteit aan platforminspecties van luchtvaartuigen die gebruikmaken van luchthavens in de Gemeenschap (PB L 109 van 19.4.2008, blz. 7).

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

“6. In afwijking van CAT.POL.H.225 van bijlage IV en tot en met 25 mei 2028 mogen bestaande helikoptervluchtuitvoeringen van of naar een gebied van algemeen belang worden uitgevoerd onder door de lidstaten vastgestelde voorwaarden, wanneer de grootte van de locatie van algemeen belang, de hindernissen in de omgeving of de helikopter het niet mogelijk maakt te voldoen aan de eisen voor vluchtuitvoering in prestatieklasse 1.

De lidstaten stellen de Commissie en het Agentschap in kennis van deze voorwaarden.”.

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

#### Artikel 2

#### **Intrekking**

De Verordeningen (EG) nr. 768/2006 en (EG) nr. 351/2008 worden ingetrokken met ingang van 14 juni 2023.

#### Artikel 3

#### **Inwerkingtreding en toepasselijkheid**

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 25 mei 2024.

Echter:

- a) punt 5, b), van de bijlage is van toepassing met ingang van 25 mei 2026;
- b) punt 5, d), van de bijlage bij deze verordening is van toepassing met ingang van 25 mei 2028 voor wat betreft de wijziging van SPA.HEMS.110(e) van bijlage V bij Verordening (EU) nr. 965/2012;
- c) punt 5, f), van de bijlage is pas met ingang van 25 mei 2028 van toepassing op medische noodhulpvluchten per helikopter die vallen onder punt 61, b), van bijlage I bij Verordening (EU) nr. 965/2012;
- d) punt 5, g), van de bijlage is pas met ingang van 25 mei 2026 van toepassing op noodhulpvluchten per helikopter die vallen onder punt 61, b), van bijlage I bij Verordening (EU) nr. 965/2012;
- e) de punten 6 en 7 van de bijlage zijn van toepassing met ingang van 14 juni 2023;
- f) de lidstaten mogen besluiten alleen gebruik te maken van het formulier dat is vastgesteld in aanhangsel II van bijlage II bij Verordening (EU) nr. 965/2012, zoals gewijzigd bij punt 2, b), van de bijlage bij de onderhavige verordening, wanneer zij nieuwe air operator certificates afgeven of bestaande wijzigen overeenkomstig ARO.GEN.310 of ARO.GEN.330 van bijlage II bij Verordening (EU) nr. 965/2012.

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

Gedaan te Brussel, 24 mei 2023.

Voor de Commissie  
De voorzitter  
Ursula VON DER LEYEN

## BIJLAGE

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

1) Bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 61 wordt vervangen door:

“61. “HEMS-vlucht”: een vlucht met een helikopter waarvoor een HEMS-goedkeuring is afgegeven, in gevallen waarin onmiddellijk en snel vervoer cruciaal is, en die tot doel heeft:

a) medische spoedhulp te vergemakkelijken door het vervoer van:

i) medisch personeel;

ii) medische benodigdheden (apparatuur, bloed, organen, geneesmiddelen), of

iii) zieken of gewonden en andere rechtstreeks betrokken personen;

b) bijstand te verlenen aan een persoon die wordt geconfronteerd met een dreigend of verwacht gezondheidsrisico ten gevolge van de omgeving, en waarbij aan een van de volgende voorwaarden is voldaan:

i) die persoon moet worden gered of bevoorrad;

ii) personen, dieren of uitrusting moeten naar en van de HEMS-vluchtuitvoeringslocatie worden vervoerd;”;

b) het volgende punt 61 bis wordt ingevoegd:

“61 bis. “HEMS-HEC-vluchtuitvoering”: lucht- en grondactiviteiten met het oog op het vervoer van een of meer personen als menselijke externe vracht (human external cargo, HEC) in het kader van een HEMS-vlucht;”;

c) punt 62 wordt vervangen door:

“62. “HEMS-vluchtuitvoeringsbasis”: een luchtvaartterrein waarop de bemanningsleden en de HEMS-helikopter stand-by staan voor HEMS-vluchtuitvoeringen;”;

d) punt 63 wordt vervangen door:

“63. “HEMS-vluchtuitvoeringsgebied”: een gebied dat tijdens een HEMS-vlucht door de gezagvoerder is uitgekozen voor een HEMS-HEC-vluchtuitvoering, een landing of een start;”;

e) punt 118 wordt vervangen door:

“118. “Lid van het technisch personeel”: een bemanningslid bij commercieel luchtvervoer, HEMS-, HEMS-HEC-, HHO- of NVIS-vluchten dat niet tot de cockpit- of cabinebemanning behoort en dat door de exploitant werd aangesteld voor taken in het luchtvaartuig of op de grond ter ondersteuning van de piloot tijdens HEMS-, HEMS-HEC-, HHO- of NVIS-vluchten, die mogelijk de bediening vereisen van gespecialiseerde boordapparatuur;”;

f) het volgende punt 129 wordt toegevoegd:

“129. “complex motoraangedreven luchtvaartuig”:

a) een vleugelvliegtuig:

— met een maximale gecertificeerde startmassa van meer dan 5 700 kg, of

— dat gecertificeerd is voor een maximale configuratie van meer dan 19 passagierszitplaatsen, of

— dat gecertificeerd is voor vluchtuitvoering met een minimale bemanning van ten minste 2 piloten, of

— dat is uitgerust met a) (een) turbinaangedreven motor(en) of b) meer dan één schroef-turbina-motor, of

- b) een helikopter die gecertificeerd is voor:
  - i) een maximale startmassa van meer dan 3 175 kg, of
  - ii) een maximale configuratie van meer dan 9 passagierszitplaatsen, of
  - iii) vluchtuitvoeringen met een minimale bemanning van ten minste 2 piloten, of
- c) een luchtvaartuig met kantelrotor(s)."

2) Bijlage II wordt als volgt gewijzigd:

- a) punt ARO.OPS.220 wordt vervangen door:

**“ARO.OPS.220 Goedkeuring van vluchtuitvoeringen met helikopters van of naar een gebied van algemeen belang**

- a) Na ontvangst van een aanvraag voor de afgifte van of wijzigingen in een goedkeuring voor vluchtuitvoeringen met helikopters van of naar een gebied van algemeen belang, beoordeelt de bevoegde autoriteit de aanvraag overeenkomstig CAT.POL.H.225 van bijlage IV en voert zij alle noodzakelijk geachte aanvullende beoordelingen van de exploitant uit.
- b) De in CAT.POL.H.225 van bijlage IV bedoelde goedkeuring omvat een lijst van de door de exploitant gespecificeerde gebieden van algemeen belang en het (de) type(s) helikopter(s) waarop de goedkeuring van toepassing is.
- c) De goedkeuring geldt alleen voor gebieden van algemeen belang die vóór 1 juli 2002 zijn vastgesteld, of voor gebieden van algemeen belang die vóór 28 oktober 2014 zijn vastgesteld en waarvoor de Commissie en het Agentschap in kennis zijn gesteld van een krachtens artikel 6, lid 6, verleende afwijking van CAT.POL.H.225 van bijlage IV.
- d) Indien wijzigingen van de hindernisomgeving in een gebied van algemeen belang worden gemeld of ontdekt, beoordeelt de bevoegde autoriteit of de goedkeuringen die zij heeft verleend voor vluchtuitvoeringen met helikopters van of naar dat gebied geldig blijven. Wanneer permanente veranderingen in de hindernisomgeving een aanzienlijk negatief effect op de veiligheid hebben, is het volgende van toepassing:
  1. de bevoegde autoriteit beperkt de bevoegdheden van de relevante goedkeuringen die zijn verleend krachtens CAT.POL.H.225 van bijlage IV, teneinde helikoptervluchten van en naar dat gebied uit te sluiten en het gebied te schrappen van de lijst die overeenkomstig punt b) bij de goedkeuring is gevoegd;
  2. het gebied komt niet langer in aanmerking voor een goedkeuring als gebied van algemeen belang overeenkomstig CAT.POL.H.225 van bijlage IV;
  3. wanneer de nieuwe hinderissen worden weggenomen, kunnen exploitanten voor het desbetreffende gebied (opnieuw) een goedkeuring voor een helikoptervluchtuitvoering aanvragen overeenkomstig CAT.POL.H.225 van bijlage IV.
- e) Na een verandering in de hindernisomgeving verleent de bevoegde autoriteit geen goedkeuring krachtens CAT.POL.H.225 van bijlage IV voor een gebied van algemeen belang dat voorheen werd geëxploiteerd in prestatieklasse 1.”;

b) Aanhangsel II wordt vervangen door:

“Aanhangsel II

<b>VLUCHTUITVOERINGSSPECIFICATIES</b> <b>(behoudens de goedgekeurde voorwaarden in het vlieghandboek)</b>				
Contactgegevens van de uitgevende autoriteit Telefoon <sup>(1)</sup> : _____; Fax _____; E-mail: _____				
AOC <sup>(2)</sup> :      Naam van de exploitant <sup>(3)</sup> :      Datum <sup>(4)</sup> :      Handtekening:  Dba handelsnaam Nr. vluchtuitvoeringsspecificaties:				
Model luchtvaartuig <sup>(5)</sup> : Registratiekentekens <sup>(6)</sup> :				
Soorten activiteiten: commercieel luchtvervoer <input type="checkbox"/> Passagiers <input type="checkbox"/> Vracht <input type="checkbox"/> Andere <sup>(7)</sup> : _____				
Vluchtuitvoeringsgebied <sup>(8)</sup> :				
Speciale beperkingen <sup>(9)</sup> :				
Specifieke erkenningen:	Ja	Nee	Specificatie <sup>(10)</sup>	Opmerkingen
Gevaarlijke goederen:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Slechtzichtvluchten				
Start	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR <sup>(11)</sup> : m	
Nadering en landing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT <sup>(12)</sup> .... DA/H: ft, RVR:... m	
Operationele credits	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT <sup>(13)</sup> ....DA/H: ft, RVR:... m	
RVSM <sup>(14)</sup> <input type="checkbox"/> N.v.t.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS <sup>(15)</sup> <input type="checkbox"/> N.v.t.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maximale uitwijktijd <sup>(16)</sup> : min.	

Complexe navigatiespecificaties voor PBN-activiteiten <sup>(17)</sup>	<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"/>		
Offshore-vluchtuitvoeringen met een helikopter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Verminderde VFR-vluchtuitvoeringsminima voor point-in-space-naderingen en starts van helikopters	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Opleiding van de cabinebemanning <sup>(20)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Afgifte van het cabinebemanningsattest <sup>(21)</sup>	<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 <sup>(24)</sup>				

(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 vluchten mogen worden uitgevoerd (met aanduiding van geografische coördinaten of specifieke routes, vluchtinformatieregio of nationale of regionale grenzen).

- <sup>(9)</sup> Opsomming van toepasselijke speciale beperkingen (bijv. enkel VFR, enkel overdag enz.).
- <sup>(10)</sup> Vermeld in deze kolom de meest permissieve criteria voor iedere erkenning of het erkenningstype (met de betreffende criteria).
- <sup>(11)</sup> Goedgekeurde minimale zichtbare baanlengte voor opstijgen invullen (in meter). Wanneer verschillende erkenningen worden afgegeven, mag één regel per erkenning worden gebruikt.
- <sup>(12)</sup> Toepasselijke categorie precisienadering invullen: CAT II of CAT III. De minimale RVR invullen in meter en de DH in voet; één regel per naderingscategorie.
- <sup>(13)</sup> 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.
- <sup>(14)</sup> Het vakje "N.v.t." mag alleen worden aangevinkt als de maximale wolkenbasis voor het luchtvaartuig lager is dan FL290.
- <sup>(15)</sup> ETOPS (Extended range operations) is op dit moment alleen van toepassing op tweemotorige vliegtuigen. Het vakje "N.v.t." mag daarom worden aangevinkt als het luchtvaartuigmodel meer of minder dan twee motoren telt.
- <sup>(16)</sup> De drempelafstand mag ook worden vermeld (in NM), evenals het motortype.
- <sup>(17)</sup> 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.
- <sup>(18)</sup> Geef aan of de specifieke erkenning is beperkt tot bepaalde baaneinden en/of luchtvaartterreinen.
- <sup>(19)</sup> Specifieke combinatie van casco of motor invullen.
- <sup>(20)</sup> Erkenning voor de verstrekking van de opleiding en examinering die aanvragers van een cabinebemanningssattest moeten voltooien, zoals aangegeven in bijlage V (deel-CC) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011.
- <sup>(21)</sup> Erkenning voor de afgifte van cabinebemanningssattesten, zoals gespecificeerd in bijlage V (deel-CC) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011.
- <sup>(22)</sup> 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.
- <sup>(23)</sup> 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.
- <sup>(24)</sup> 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 8”.

3) Bijlage III wordt als volgt gewijzigd:

a) ORO.TC.110 wordt als volgt gewijzigd:

i) punt b) wordt vervangen door:

“b) Na voltooiing van de basisopleiding, conversieopleiding van de exploitant en verschillenopleiding, en na alle vereiste vertrouwdmakingsvluchten, wordt gecontroleerd of alle leden van het technisch personeel bekwaam zijn om normale en noodprocedures uit te voeren.”;

ii) de volgende punten d) en e) worden toegevoegd:

“d) De controles die volgen op de conversieopleiding van de exploitant en alle vereiste vertrouwdmakingsvluchten moeten plaatsvinden alvorens te worden ingezet als vereist lid van het technisch personeel bij HEMS-, HHO- of NVIS-vluchtuitvoeringen.

e) De geldigheid van de controle of het lid van het technisch personeel bekwaam is om normale en noodprocedures uit te voeren, bedraagt 12 kalendermaanden.”;

b) punt ORO.TC.130 wordt vervangen door:

#### **“ORO.TC.130 Vertrouwdmakingsvluchten**

Als de conversieopleiding van de exploitant geen opleiding in een luchtvaartuig/FSTD omvat, moet elk lid van het technisch personeel vertrouwdmakingsvluchten uitvoeren.”.

4) Bijlage IV wordt als volgt gewijzigd:

a) CAT.POL.H.215 wordt als volgt gewijzigd:

i) punt a) wordt vervangen door:

“a) De massa van de helikopter en het vliegpad op alle punten langs de route, met de kritieke motor buiten werking en onder de voor de vlucht verwachte weersomstandigheden, moeten het mogelijk maken de volgende punten na te leven:

1) wanneer het de bedoeling is dat de vlucht te allen tijde buiten het zicht vanaf de grond wordt uitgevoerd, staat de massa van de helikopter een stijgsnelheid van ten minste 50 ft per minuut toe met de kritieke motor buiten werking op een hoogte van ten minste 300 m (1 000 ft), of 600 m (2 000 ft) in bergachtige gebieden, boven alle relevante terreinen en hindernissen langs de route;

2) wanneer het de bedoeling is dat de vlucht te allen tijde wordt uitgevoerd zonder dat de grond in zicht is, maakt het vliegpad het mogelijk dat de helikopter vanaf de kruishoogte doorvliegt naar een hoogte van 300 m (1 000 ft) boven een landingsplaats waar een landing kan worden uitgevoerd overeenkomstig CAT.POL.H.220; het vliegpad voorziet verticaal in een afstand van ten minste 300 m (1 000 ft) of 600 m (2 000 ft) in bergachtige gebieden, boven alle relevante terreinen en obstakels langs de route; er mag gebruik worden gemaakt van daalvluchttechnieken;

3) wanneer het de bedoeling is dat de vlucht wordt uitgevoerd onder zichtweersomstandigheden met de grond in zicht, maakt het vliegpad het mogelijk dat de helikopter vanaf de kruishoogte doorvliegt naar een hoogte van 300 m (1 000 ft) boven een landingsplaats waar een landing kan worden uitgevoerd overeenkomstig CAT.POL.H.220, zonder op enig moment onder de van toepassing zijnde minimumvlieghoogte te vliegen; binnen de voor het bepalen van de minimumvlieghoogte in VFR gespecificeerde afstand aan weerszijden van de route wordt rekening gehouden met hindernissen.”;

ii) punt c) wordt geschrapt;

b) CAT.POL.H.225 wordt als volgt gewijzigd:

i) punt a), 1), wordt vervangen door:

“1) het gebied vóór 1 juli 2002 is vastgesteld als gebied van algemeen belang, of vóór 28 oktober 2014 is vastgesteld als gebied van algemeen belang en de Commissie en het Agentschap vóór 14 juni 2023 in kennis zijn gesteld van een krachtens artikel 6, lid 6, toegestane afwijking van dit punt;”;

ii) punt c) wordt vervangen door:

“c) Het vlieghandboek bevat voor elk gebied van algemeen belang het volgende: een diagram of geannoteerde foto waarop de belangrijkste aspecten, de afmetingen, de niet-overeenstemming met de eisen van prestatieklasse 1, de belangrijkste risico's en het noodplan in geval van een voorval worden weergegeven.”;

iii) het volgende punt d) wordt toegevoegd:

“d) De exploitant houdt de punt c) bedoelde informatie up-to-date en stelt de bevoegde autoriteit in kennis van eventuele wijzigingen daarvan. Wanneer vluchtuitvoeringen in een andere lidstaat plaatsvinden, stelt de exploitant ook de autoriteit van die staat daarvan in kennis.”;

c) in CAT.POL.H.420 wordt punt b) vervangen door:

“b) Om deze toestemming te krijgen en te behouden:

- 1) mag de exploitant de punt a) bedoelde vluchten alleen uitvoeren in de gebieden en onder de omstandigheden die in de erkenning zijn gespecificeerd;
- 2) MET OPZET BLANCO GELATEN
- 3) moet de exploitant aantonen dat de beperkingen van de helikopter of andere gerechtvaardigde overwegingen, het onmogelijk maken de toepasselijke prestatiecriteria toe te passen;
- 4) moet de exploitant toestemming hebben gekregen overeenkomstig CAT.POL.H.305, punt b).”.

5) Bijlage V wordt als volgt gewijzigd:

a) in SPA.NVIS.110 wordt punt e) vervangen door:

“e) Alle vereiste nachtkijkers voor een NVIS-vlucht moeten van dezelfde filterklasse zijn en voldoende gelijkwaardige gezichtsscherpte bieden.”;

b) aan SPA.HEMS.100 wordt het volgende punt c) toegevoegd:

“c) Nachtvluchten naar niet vooraf in kaart gebracht HEMS-vluchtuitvoeringslocaties buiten een agglomeratie die voor voldoende kunstmatig omgevingslicht zorgt, worden uitgevoerd met een goedkeuring overeenkomstig SPA.NVIS.100.”;

c) SPA.HEMS.105 wordt ingevoegd:

#### **“SPA.HEMS.105HEMS-HEC-vluchten**

a) HEMS-HEC-vluchten mogen worden uitgevoerd met:

- 1) een helikoptertakeltoestel, onder de voorwaarden van subdeel I (Takeloperaties met een helikopter), of
- 2) een draagband, onder de voorwaarden van punt b).

b) Voor HEMS-HEC-vluchten die met een draagband worden uitgevoerd, moet de exploitant:

- 1) voldoen aan de eisen van SPO.SPEC.HEC.105 van bijlage VIII;
- 2) een goedgekeurde dubbele vrachthaak gebruiken, of een vrachthaak die is goedgekeurd volgens een relevante luchtwaardigheidsnorm;
- 3) de activiteiten beperken tot de technische fase van de vlucht om gewonde, zieke of bedreigde personen te redden of personen te vervoeren die nodig zijn voor de missie;
- 4) ervoor zorgen dat de leden van het technisch personeel die de draagband bedienen passend zijn uitgerust, opgeleid, gecontroleerd en geïnstrueerd;
- 5) specifieke HEMS-HEC-standaardwerkwijzen opstellen, naar aanleiding van de in SPA.HEMS.140 bedoelde risicobeoordeling;
- 6) ervoor zorgen dat alle cockpitbemanningsleden die betrokken zijn bij HEMS-HEC-vluchtuitvoeringen ervaren, opgeleid en gecontroleerd zijn voor HEMS-HEC-vluchten en recente ervaring met dergelijke activiteiten hebben.”;

d) SPA.HEMS.110 wordt vervangen door:

**“SPA.HEMS.110Uitrustingseisen voor HEMS-vluchtuitvoeringen**

- a) De installatie van alle speciaal daarvoor bestemde medische apparatuur in de helikopter, evenals alle latere wijzigingen daarvan, en indien van toepassing het gebruik ervan, dient te worden goedgekeurd in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 748/2012.
- b) Voor VFR-vluchten via routes waarop wordt gevlogen onder verwijzing naar visuele oriëntatiepunten, moet de helikopter zijn uitgerust met een apparaat dat een bewegende kaart weergeeft waarop de eigen positie en de hindernissen zijn aangegeven. De kaart en hindernisgegevensbank(en) worden up-to-date gehouden.
- c) In afwijking van CAT.IDE.H.240 van bijlage IV moeten complexe helikopters zonder drukkabine die HEMS-vluchten uitvoeren met een maximale operationele passagiersconfiguratie van negen of minder voldoen aan de zuurstofvoorschriften die van toepassing zijn op andere dan complexe helikopters zonder drukkabine.
- d) In afwijking van de punten CAT.OP.MPA.285 en CAT.IDE.H.240 van bijlage IV mogen bij dag korte uitwijkingen boven 13 000 voet zonder gebruik van aanvullende zuurstof worden uitgevoerd, mits de bevoegde autoriteit hiermee vooraf instemt en aan alle volgende voorwaarden is voldaan:
  - 1) de uitwijking boven 13 000 voet is noodzakelijk voor het in- en ontschepen van personen of voor HEMS-HEC-operaties;
  - 2) de vlucht vindt niet plaats boven 16 000 voet;
  - 3) de duur van de uitwijking boven 10 000 voet zonder zuurstof is beperkt tot 30 minuten binnen een HEMS-missie;
  - 4) de veiligheidsbriefing overeenkomstig CAT.OP.MPA.170 van bijlage IV omvat passende informatie voor bemanningsleden en passagiers over de gevolgen van hypoxie;
  - 5) het vlieghandboek bevat standaardwerkwijzen met betrekking tot de punten 1) tot en met 4);
  - 6) de ervaring van de exploitant met het uitvoeren van vluchten op grote hoogte zonder gebruik van aanvullende zuurstof is passend voor de uit te voeren vluchten;
  - 7) de ervaring van de individuele bemanningsleden en hun fysiologische aanpassing aan grote hoogte zijn toereikend voor de uit te voeren vluchten;
  - 8) alle bemanningsleden die bij de vluchtuitvoering zijn betrokken, hebben een initiële en periodieke opleiding met betrekking tot hypoxie gevolgd;
  - 9) bij geen van de bij de vluchtuitvoeringen betrokken bemanningsleden is een medische aandoening vastgesteld die tot hypoxie kan leiden.
- e) Voor éénpilootbediening bij nacht moet de helikopter als volgt zijn uitgerust:
  - 1) voor een helikopter waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven vóór 25 mei 2024, met een geschikt systeem voor het verhogen van de stabiliteit of een automatische piloot;
  - 2) voor een helikopter waarvoor het oorspronkelijke bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 25 mei 2024, met een automatische piloot.
- f) Voor HEMS-vluchtuitvoeringen overdag moet de helikopter zijn uitgerust met de krachtens de punt a), 6) en 7), van CAT.IDE.H.130 van bijlage IV vereiste vluchtinstrumenten.
- g) De helikopter dient te zijn uitgerust met een radiohoogtemeter die in staat is een auditieve waarschuwing uit te zenden onder een vooraf vastgestelde hoogte en een visuele waarschuwing op een door de piloot te selecteren hoogte.
- h) De punt e) en g) vereiste instrumenten en apparatuur moeten worden goedgekeurd overeenkomstig de toepasselijke luchtwaardigheidsvoorschriften.
- i) De exploitant zorgt ervoor dat alle relevante informatie in de minimumuitrustingslijst wordt gedocumenteerd.”;

e) SPA.HEMS.120 wordt vervangen door:

**“SPA.HEMS.120 Vluchtuitvoeringsminima voor HEMS**

- a) HEMS-vluchten die onder VFR worden uitgevoerd, moeten voldoen aan de HEMS-specifieke weersminima voor de dispatch- en en-route-fase van de HEMS-vlucht.
- b) Indien tijdens de en-route-fase de weersomstandigheden onder de minima voor de wolkenbasis of zichtminima dalen, dienen helikopters die alleen zijn gecertificeerd voor vluchten onder zichtweersomstandigheden (VMC) de vlucht af te breken of terug te keren naar hun basis. Helikopters die zijn uitgerust en gecertificeerd voor vluchtuitvoeringen in instrumentweersomstandigheden (IMC) mogen de vlucht afbreken, terugkeren naar hun basis of in alle opzichten overschakelen op een vlucht op basis van instrumentvliegvoorschriften (IFR), mits de cockpitbemanning daarvoor voldoende gekwalificeerd is.
- c) De VFR-vluchtuitvoeringsminima worden gedefinieerd door de toepasselijke luchtruimvereisten, behalve in de volgende gevallen, waarin lagere plafonds, zichtvoorschriften en verticale afstanden tot hindernissen mogen worden gebruikt:
  - 1) vluchten met meerpilootbediening;
  - 2) vluchten met éénpilootbediening waarbij een lid van het technisch personeel dat naar behoren gekwalificeerd is en tot taak heeft het extra risico te beperken, plaatsneemt op een voorwaarts gerichte voorste stoel.”;

f) SPA.HEMS.125 wordt vervangen door:

**“SPA.HEMS.125 Prestatievereisten voor HEMS-vluchtuitvoeringen**

- a) Vluchten van prestatieklasse 3 boven een vijandige omgeving mogen alleen worden uitgevoerd als aan een van de volgende voorwaarden is voldaan:
  - 1) Het HEMS-vluchtuitvoeringsgebied dat wordt gebruikt voor start-, landings- of HEMS-HEC-vluchtuitvoeringen bevindt zich boven 7 000 voet en de helikopter is gecertificeerd als categorie A of gelijkwaardig, zoals bepaald door het Agentschap;
  - 2) Voor de geplande HEMS-vluchtuitvoering hoeven geen medisch personeel, medische benodigdheden of zieke of gewonde personen te worden vervoerd en de helikopter is gecertificeerd als categorie A of gelijkwaardig, zoals bepaald door het Agentschap, of voldoet aan alle onderstaande voorwaarden:
    - i) de helikopter is uitgerust met crashbestendige brandstofsysteem;
    - ii) de helikopter is uitgerust met een veiligheidsgordel met een schoudersysteem op elke passagiersstoel voor elke passagier van 24 maanden of ouder;
    - iii) de hoogte van ten minste één van de HEMS-vluchtuitvoeringsgebieden die tijdens de HEMS-vlucht worden gebruikt, bedraagt minstens 3 000 voet;
    - iv) de exploitant is door de bevoegde autoriteit erkend overeenkomstig CAT.POL.H.420 van bijlage IV;
  - 3) Ten minste één HEMS-vluchtuitvoeringsgebied dat wordt gebruikt voor start-, landings- of HEMS-HEC-activiteiten tijdens de HEMS-vluchtuitvoering bevindt zich op of boven een hoogte van 8 000 voet, en er is aan alle onderstaande voorwaarden voldaan:
    - i) de helikopter is uitgerust met crashbestendige brandstofsysteem;
    - ii) de helikopter is uitgerust met een veiligheidsgordel met een schoudersysteem op elke passagiersstoel voor elke passagier van 24 maanden of ouder;
    - iii) een helikopter die is gecertificeerd als categorie A of gelijkwaardig, zoals bepaald door het Agentschap, is niet beschikbaar of niet geschikt voor de vluchtuitvoering om een van de volgende redenen:
      - A) onvoldoende prestatiemarges om in het HEMS-vluchtuitvoeringsgebied te werken, of geen capaciteit om HEMS-HEC-vluchtuitvoeringen te verrichten, indien van toepassing;
      - B) helikopters die zijn gecertificeerd als categorie A of gelijkwaardig, zoals bepaald door het Agentschap, en die anders zouden kunnen worden ingezet, zijn bezig met een HEMS-missie of zijn nog niet klaar voor de volgende missie, waardoor de interventie zodanig wordt vertraagd dat dit onverenigbaar is met de noodsituatie;

- iv) de exploitant heeft een procedure vastgesteld om te voldoen aan punt iii);
  - v) de exploitant is door de bevoegde autoriteit erkend overeenkomstig CAT.POL.H.420 van bijlage IV;
  - vi) de exploitant registreert alle vluchten met een helikopter die niet is gecertificeerd als categorie A of gelijkwaardig, zoals bepaald door het Agentschap.
- b) In afwijking van CAT.POL.H.400, punt d), 2), van bijlage IV mogen nachtvluchten met helikopters worden uitgevoerd in prestatieklasse 3 indien aan de criteria van punt a), 1), is voldaan.
- c) Opstijgen en landen
- 1) Helikopters die vluchten uitvoeren naar of vanuit een gebied voor eindnadering en opstijgen (FATO) bij een ziekenhuis in een vijandige agglomeratie dat wordt gebruikt als HEMS-operatiebasis, dienen te worden gebruikt in overeenstemming met prestatieklasse 1.
  - 2) Helikopters die vluchten uitvoeren naar of vanuit een gebied voor eindnadering en opstijgen (FATO) bij een ziekenhuis in een vijandige agglomeratie dat geen HEMS-operatiebasis is, dienen te worden gebruikt in overeenstemming met prestatieklasse 1, behalve wanneer de exploitant over een goedkeuring in overeenstemming met CAT.POL.H.225 beschikt.
  - 3) Helikopters die vluchten uitvoeren naar of vanuit een HEMS-vluchtuitvoeringsgebied in een vijandige omgeving moeten:
    - i) worden geëxploiteerd in overeenstemming met prestatieklasse 2 of, indien aan de voorwaarden van punt a) is voldaan, prestatieklasse 3;
    - ii) worden vrijgesteld van de krachtens CAT.POL.H.305, punt a), van bijlage IV vereiste erkenning, mits is aangetoond dat is voldaan aan CAT.POL.H.305, punt b), 2) en 3), van bijlage IV.
  - 4) De kenmerken van het HEMS-vluchtuitvoeringsgebied zorgen voor voldoende afstand ten opzichte van alle hindernissen en voor veilige vluchtuitvoeringen. Voor nachtvluchten moet het verlichtingssysteem van de helikopter de landingsplaats en de omliggende hindernissen voldoende verlichten.”;
- g) SPA.HEMS.130 wordt vervangen door:

**“SPA.HEMS.130 Eisen betreffende de bemanning**

- a) *Selectie*. De exploitant dient criteria vast te stellen voor de selectie van de leden van de cockpitbemanning voor de HEMS-taak, rekening houdend met de ervaring die zij eerder hebben opgedaan.
- b) MET OPZET BLANCO GELATEN
- c) *Operationele opleiding*. De bemanningsleden moeten de operationele opleiding met succes hebben voltooid overeenkomstig de in het vlieghandboek beschreven HEMS-procedures.
- d) *Vliegopleiding uitsluitend op basis van instrumenten*. Cockpitbemanningsleden die HEMS-vluchten uitvoeren zonder geldige bevoegdverklaring instrumentvliegen, dienen de vliegopleiding in een helikopter of in een FSTD uitsluitend op basis van instrumenten te voltooien tot zij voldoende vaardigheden bezitten om aan onbedoelde IMC-omstandigheden te ontsnappen. De vliegopleiding is 6 kalendermaanden geldig.
- e) *Samenstelling van de bemanning*
  - (1) *Dagvluchten*. De minimale samenstelling van de bemanning moet ten minste aan de volgende eisen voldoen:
    - i) bestaan uit twee piloten of één piloot en één lid van het technisch personeel voor HEMS-vluchten;
    - ii) alleen wanneer zich een van de onderstaande situaties voordoet, mag de bemanning tot één piloot worden teruggebracht; zodra de bemanning is teruggebracht tot één piloot mag de gezagvoerder alleen vluchten van of naar HEMS-vluchtuitvoeringsgebieden verrichten als hij eerder met twee bemanningsleden een vluchtverkenning tijdens dezelfde HEMS-missie heeft uitgevoerd:
      - A) de gezagvoerder moet extra medische benodigdheden halen, bijtanken of de helikopter verplaatsen, terwijl het lid van het technisch personeel voor HEMS-vluchten medische bijstand verleent op het terrein;

- B) de medische passagier heeft tijdens de vlucht hulp nodig van het lid van het technisch personeel voor HEMS-vluchten;
  - C) het lid van het technisch personeel voor HEMS-vluchten stapt uit om van buiten de helikopter toezicht te houden op een HEMS-HEC-draagbandoperatie;
- 2) *Nachtvluchten*. De bemanning moet minimaal bestaan uit:
- i) twee piloten of één piloot en één lid van het technisch personeel voor HEMS-vluchten;
  - ii) één piloot, mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:
    - A) de medische passagier heeft tijdens de vlucht hulp nodig van het lid van het technisch personeel voor HEMS-vluchten;
    - B) noch het vertrek, noch de bestemming is een HEMS-vluchtuitvoeringsgebied.
- 3) De exploitant zorgt ervoor dat de continuïteit van het bemanningsconcept gedurende de gehele HEMS-missie wordt gehandhaafd.
- f) Opleiding en toetsing van cockpit- en technische bemanning
- 1) De opleiding en toetsing worden uitgevoerd door voldoende gekwalificeerd personeel overeenkomstig een gedetailleerde syllabus die in het vlieghandboek is opgenomen en door de bevoegde autoriteit is goedgekeurd.
- 2) Bemanningsleden
- i) Alle relevante elementen van de opleidingsprogramma's voor bemanningsleden zoals gedefinieerd in subdelen FC en TC van bijlage III (Deel-ORO), met inbegrip van de opleiding in helikopters/FSTD, moeten de kennis van de bemanning over de HEMS-werkomgeving en -uitrusting verbeteren, de coördinatie van de bemanning verbeteren en maatregelen omvatten om de risico's in verband met en-routetransit bij slechtzichtsomstandigheden, de selectie van HEMS-vluchtuitvoeringsgebieden en naderings- en vertrekprofielen tot een minimum te beperken.
  - ii) De punt i) bedoelde maatregelen worden beoordeeld tijdens:
    - A) overdag uitgevoerde vaardigheidstests bij zichtweersomstandigheden (VMC), of 's nachts uitgevoerde vaardigheidstests bij zichtweersomstandigheden, indien de exploitant HEMS-vluchten bij nacht uitvoert, en
    - B) lijntests.
  - iii) de HEMS-onderdelen van de in punt ii) bedoelde bekwaamheidsproeven en lijntests hebben een geldigheidsduur van 12 kalendermaanden.”;
- h) SPA.HEMS.140 wordt vervangen door:

**“SPA.HEMS.140 Informatie, procedures en documentatie**

- a) De exploitant moet de risico's in verband met de HEMS-omgeving beoordelen en tot een minimum beperken in het kader van zijn risicoanalyse- en beheersproces. De exploitant beschrijft de risicobeperkende maatregelen, met inbegrip van de vluchtuitvoeringsprocedures, in het vlieghandboek.
  - b) De exploitant zorgt ervoor dat de HEMS-gezagvoerder specifieke risico's in verband met de specifieke HEMS-missie beoordeelt.
  - c) Niettegenstaande CAT.OP.MPA.175 van bijlage IV hoeft de exploitant geen operationeel vluchtplan op te stellen als de HEMS-missie een vlucht naar of van een niet vooraf in kaart gebracht HEMS-vluchtuitvoeringsgebied omvat.
  - d) Relevante uittreksels van het vlieghandboek worden ter beschikking gesteld van de organisatie waarvoor de exploitant HEMS-vluchten uitvoert.”;
- i) SPA.HEMS.151 wordt ingevoegd:

**“SPA.HEMS.151 Systeem voor het traceren van luchtvaartuigen**

De exploitant zorgt voor het opzetten en onderhouden van een gemonitord systeem voor het traceren van luchtvaartuigen voor HEMS-vluchten tijdens de gehele duur van de HEMS-missie.”;

- j) in SPA.PINS-VFR.100 wordt punt a) vervangen door:
- “a) De exploitant mag slechts beperkte VFR-vluchtuitvoeringsminima gebruiken als de volgende voorwaarden allebei zijn vervuld:
    - 1) de vluchtuitvoeringen worden niet uitgevoerd in het kader van een HEMS-goedkeuring;
    - 2) de exploitant is erkend door de bevoegde autoriteit.”.
- 6) In bijlage VII wordt NCO.IDE.H.170, punt b), vervangen door:
- “b) Helikopters die zijn gecertificeerd voor een maximale passagiersconfiguratie van hoogstens zes worden uitgerust met een plaatsaanduidende noodzender voor overlevenden (ELT(S)) of een persoonlijk noodbaken (PLB), meegenomen door een bemanningslid of een passagier, of met een automatische noodzender voor overlevenden.”.
- 7) In bijlage VIII wordt SPO.IDE.H.190, punt b), vervangen door:
- “b) Helikopters die zijn gecertificeerd voor maximaal zes zitplaatsen worden uitgerust met een plaatsaanduidende noodzender voor overlevenden (ELT(S)) of een persoonlijk noodbaken (PLB), meegenomen door een bemanningslid of een taakspecialist, of met een automatische noodzender voor overlevenden.”.
-