

DA

Udkast til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

af ()

om ændring af forordning (EF) nr. 1592/2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur med henblik på udvidelse af forordningens anvendelsesområde til at omfatte regulering af flyveoperationer, certificering af piloter samt luftfartøjer fra tredjelande

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg²,

efter høring af Regionsudvalget³,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁴, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I anden betragtning i forordning (EF) nr. 1592/2002⁵ står der bl.a., at der bør udarbejdes passende væsentlige krav vedrørende luftfartøjsoperationer og certificering af flyvebesætninger og anvendelse af forordningen på tredjelandes luftfartøjer. Kommissionen skal i henhold til artikel 7 i samme forordning snarest muligt forelægge Europa-Parlamentet og Rådet forslag vedrørende grundprincipper, anvendelse og væsentlige krav med henblik på regulering af personale og organisationer, der beskæftiger sig med drift af luftfartøjer.
- (2) Anvendelsesområdet for fællesskabsforanstaltninger skal angives tydeligt, så det klart fremgår, hvilke personer, organisationer og produkter der er omfattet af denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil. Det gøres bedst ved at henvise til en liste over luftfartøjer, hvis operationer er udelukket fra fællesskabsforanstaltningen. Listen over udelukkede luftfartøjer i bilag II til forordning (EF) nr. 1592/2002 bør anvendes til dette formål, dog med visse ændringer for at lette forståelsen.
- (3) Europæiske borgere bør til enhver tid være sikret et højt og ensartet beskyttelsesniveau, og tredjelandes luftfartøjer, der opererer til, fra eller i det område, der er dækket af traktaten, bør være undergivet passende tilsyn på fællesskabsplan.

¹ EUT ...

² EUT ...

³ EUT ...

⁴ EUT ...

⁵ EFT L 240 af 7.9.2002, s. 1.

- (4) Fællesskabet bør i overensstemmelse med de ved Chicago-konventionen fastsatte standarder vedtage væsentlige krav gældende for personer og organisationer, der beskæftiger sig med drift af luftfartøjer, samt personer, der varetager uddannelse og helbredsundersøgelse af piloter, og produkter, der anvendes hertil. Der bør om nødvendigt også udarbejdes sådanne krav med henblik på fastsættelse af regler for flyvemaskinister. Kommissionen bør have bemyndigelse til at udarbejde de nødvendige gennemførelsesbestemmelser.
- (5) Effektiv luftfartssikkerhed i Den Europæiske Union på de felter, der er dækket af denne forordning, forudsætter et tættere samarbejde mellem Fællesskabet, medlemsstaterne og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur om afdækning af risikobetonede forhold og iværksættelse af de fornødne afhjælpende foranstaltninger.
- (6) Fremme af en sikkerhedskultur og indførelse af en velfungerende reguleringsordning på de felter, der er dækket af denne forordning, forudsætter, at vidner til flyvehændelser uopfordret indberetter sådanne forhold. En sådan indberetning ville foregå lettere, hvis de pågældende ikke risikerer sanktioner, og medlemsstaterne bør derfor sikre passende beskyttelse af sådanne oplysninger og de personer, der indberetter dem.
- (7) I overensstemmelse med god forvaltningsskik bør behørigt godkendte bedømmelsesorganer have bemyndigelse til at udstede certifikater til piloter, der udfører fritidsorienterede flyveoperationer.
- (8) For at kunne bistå Fællesskabet bør Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur selv kunne udstede certifikater til personer, organisationer og produkter, der er undergivet bestemmelserne i denne forordning, hvor certificering fra centralt hold er mere hensigtsmæssig end certificering foretaget af de enkelte medlemsstater. Agenturet bør derfor kunne træffe afgørelser vedrørende drift af luftfartøjer, besætnings kvalifikationer samt sikkerheden ved tredjelandes luftfartøjer, hvis det er den bedste fremgangsmåde for at opnå ensartethed og sikre det indre markeds funktion. Agenturet bør have den nødvendige bemyndigelse til at varetage disse opgaver.
- (9) Flere af artiklerne i forordning (EF) nr. 1592/2002 bør ændres for at sikre de personer, der er omfattet af bestemmelserne, den nødvendige klageadgang, når agenturet i medfør af denne forordning er bemyndiget til at træffe afgørelser, der berører dem. Der bør indføjes nye definitioner for at lette forståelsen af de nye artikler, der indsættes i forordningen.
- (10) I overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet og proportionalitetsprincippet i traktatens artikel 5 kan formålene med den påtænkte foranstaltning, nemlig indførelse og ensartet anvendelse af fælles regler for certificering af flyvebesætninger og for flyveoperationer og tredjelandes luftfartøjer, ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor, fordi denne forordning dækker hele Europa, bedre gennemføres på fællesskabsplan. Denne forordning er begrænset til, hvad der er absolut nødvendigt for at opfylde de nævnte formål.
- (11) Denne forordning fastlægger en hensigtsmæssig og fyldestgørende ramme for tilsynet med tredjelandes luftfartøjer, når de opererer til, fra eller i det område, der er dækket af traktaten. Direktiv 2004/36/EF⁶ om sikkerhed forbundet med tredjelandes luftfartøjer, der benytter Fællesskabets lufthavne, bør derfor ophæves på et passende tidspunkt.

⁶ EUT L 143 af 30.4.2004, s. 76.

- (12) Bestemmelserne i denne forordning bygger på den udtalelse, Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur har afgivet⁷ i medfør af artikel 12, stk. 2, litra b), og artikel 14, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1592/2002.
- (13) Forordning (EF) nr. 1592/2002 bør ændres i overensstemmelse hermed -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EF) nr. 1592/2002 foretages følgende ændringer:

1. I artikel 3 indsættes følgende som litra h) – n):

- “h) “operatør”: enhver juridisk eller fysisk person, der driver eller har til hensigt at drive et eller flere luftfartøjer
- i) “erhvervsmæssig drift af luftfartøjer”: en luftfartsaktivitet, der udøves mod vederlag i henhold til en kontrakt mellem en operatør og en kunde, hvor kunden hverken er direkte eller indirekte ejer af det luftfartøj, der benyttes til opfyldelse af kontrakten, og operatøren hverken er direkte eller indirekte ansat hos kunden
- j) “komplekst motordrevet luftfartøj”:
- i) en flyvemaskine
 - med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg eller
 - en maksimal godkendt passagersædekonfiguration på over 9 eller
 - certificeret til flyvning med en minimumsbesætning på mindst 2 piloter eller
 - udstyret med turbojetmotor(er) eller
 - ii) en helikopter
 - med en maksimal certificeret startmasse på over 3 175 kg eller
 - med en maksimal godkendt passagersædekonfiguration på over 5 eller
 - certificeret til flyvning med en minimumsbesætning på mindst 2 piloter eller
 - iii) et luftfartøj med "tilt rotor"
- k) “fritidsflyvning”: enhver ikke-erhvervsmæssig luftfartøjsoperation med et ikke-komplekst motordrevet luftfartøj
- l) “bedømmelsesorgan”: et organ, som kan vurdere, hvorvidt juridiske eller fysiske personer overholder de regler, der skal sikre, at de væsentlige krav er opfyldt, og udstede de dertil hørende certifikater
- m) “syntetisk flyvetræningsanordning”: enhver anordning, hvori flyveforhold simuleres på jorden; de omfatter flyvesimulatorer, flyvetrænere, navigations- og flyveproceduretrænere og basisinstrumenttræningsanordninger
- n) “rettighed”: en påtegning i et flyvercertifikat, der angiver særlige betingelser, rettigheder eller begrænsninger for det pågældende certifikat.”.

⁷ Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs udtalelse nr. 3/2004, XXXX

2. I artikel 4 foretages følgende ændringer:

- a) Stk. 1, litra b) og c), affattes således:
 - “b) som er registreret i en medlemsstat, medmindre forskriftsmæssigt sikkerhedstilsyn hermed er blevet uddelegeret til et tredjeland, og de ikke anvendes af en EF-operatør, eller
 - c) som er registreret i et tredjeland og anvendes på medlemsstaters område af en operatør med hjemsted eller bopæl i Fællesskabet, eller”.
- b) Følgende indsættes som stk. 1, litra d):
 - “d) som er registreret i et tredjeland og af en operatør fra et tredjeland anvendes på en medlemsstats område.”.
- c) Sidste punktum i stk. 1 affattes således:
 - “skal være i overensstemmelse med forordningen”.
- d) Stk. 2 og 3 affattes således:
 - “2. Personale, der medvirker ved flyveoperationer med de i stk. 1, litra b) og c), nævnte luftfartøjer, skal opfylde bestemmelserne i forordningen.
 - 3. Flyveoperationer med de i stk. 1, litra b), c), og d), nævnte luftfartøjer skal være i overensstemmelse med forordningen.”.
- e) Følgende indsættes som stk. 4:
 - “4. Stk. 1, 2 og 3 finder ikke anvendelse på luftfartøjer, som er omhandlet i bilag II.”.
- f) Stk. 3 bliver til stk. 5.

3. I artikel 5 foretages følgende ændringer:

- a) Stk. 2, første punktum, affattes således:
 - “2. For luftfartøjer, der er omhandlet i artikel 4, stk. 1, litra b), og for materiel, dele og apparatur, der er påmonteret disse luftfartøjer, godtgøres overensstemmelse med kravene på følgende måde:”.
- b) Stk. 2, litra d), affattes således:
 - “d) Organisationer, der er ansvarlige for vedligeholdelse af materiel, dele og apparatur, skal godtgøre, at de er kvalificerede og i stand til at varetage det ansvar, der er forbundet med deres særlige rettigheder. Medmindre de er godkendt på anden måde, anerkendes disse kvalifikationer ved udstedelse af en godkendelse til organisationen. De rettigheder, der tildeles den godkendte organisation, og godkendelsens rækkevidde skal præciseres i godkendelsesbetingelserne”.
- c) Følgende indsættes som stk. 2, litra e):
 - “e) Organisationer, der er ansvarlige for design, fremstilling og vedligeholdelse af materiel, dele og apparatur, skal godtgøre, at de er kvalificerede og i stand til at varetage det ansvar, der er forbundet med deres særlige rettigheder. Medmindre de er godkendt på anden måde, anerkendes disse kvalifikationer ved udstedelse af en godkendelse til organisationen. De rettigheder, der tildeles den godkendte organisation, og godkendelsens rækkevidde skal præciseres i godkendelsesbetingelserne”.
- d) Litra e) og f) i stk. 2 bliver til henholdsvis litra f) og g).
- e) Følgende indsættes som stk. 3:

“3. De i artikel 4, stk. 1, litra a), omhandlede luftfartøjer og materiel, dele og apparatur, der er påmonteret disse luftfartøjer, skal være i overensstemmelse med stk. 2, litra a), b), og e)”.

f) Den indledende sætning i stk. 3 affattes således:

“Uanset stk. 1, 2 og 3”.

g) Følgende indsættes som stk. 4, litra j):

“j) hvordan de i artikel 4, stk. 1, litra c) og d), omhandlede luftfartøjer skal godtgøre, at de opfylder de væsentlige krav”.

h) Den indledende sætning i stk. 5 affattes således:

“Kommissionen vil, når den udarbejder de i stk. 5 nævnte gennemførelsesbestemmelser, især sørge for,”.

i) Følgende indsættes som stk. 5, litra d):

“d) at de ikke pålægger de i artikel 4, stk. 1, litra c) og d), omhandlede luftfartøjer krav, som ville være uforenelige med medlemsstaters ICAO-forpligtelser”.

j) Stk. 3, 4 og 5 bliver til henholdsvis stk. 4, 5 og 6.

4. Artikel 7 affattes således:

“Artikel 7

Certificering af flyvebesætninger

1. Flyvebesætninger, der udfører flyveoperationer med de i artikel 4, stk. 1, litra b) og c), omhandlede luftfartøjer, og organisationer, syntetiske flyvetræningsanordninger og personer, der varetager uddannelse, prøvning, kontrol og helbredsundersøgelse af sådanne besætninger, skal opfylde de væsentlige krav i bilag III.

2. En pilot skal for at operere et luftfartøj være i besiddelse af et certifikat og et helbredsbevis, der svarer til den flyveoperation, der udføres:

a) en pilot får udstedt et certifikat, når det er godtgjort, at den pågældende overholder de bestemmelser, der skal sikre, at de væsentlige krav vedrørende teoretisk viden, praktiske færdigheder og sprogfærdighed er opfyldt. Certifikatet kan udstedes af et bedømmelsesorgan, hvis de med certifikatet forbundne rettigheder er begrænset til fritidsflyvning

b) en pilot får udstedt et helbredsbevis, når det er godtgjort, at den pågældende overholder de bestemmelser, der skal sikre, at de væsentlige krav vedrørende helbredsmæssig egnethed er opfyldt. Helbredsbeviset udstedes af flyvelæger eller flyvemedicinske centre, medmindre den pågældende pilot kun udfører fritidsflyvning; i så fald kan beviset udstedes af en alment praktiserende læge

c) de rettigheder, certifikatet giver piloten, og certifikatets anvendelsesområde skal være præciseret i certifikatet

d) kravene i litra a) og b) kan opfyldes ved godkendelse af certifikater og helbredsbeviser udstedt af eller på vegne af et tredjeland, for så vidt angår flyvebesætninger, der udfører flyveoperationer med de i artikel 4, stk. 1, litra c), omhandlede luftfartøjer.

3. Det kan ved udstedelse af en godkendelse anerkendes, at bedømmelsesorganer, organisationer, der uddanner piloter, og organisationer, der har ansvaret for vurderingen af

piloters helbredsmæssige egnethed, er kvalificerede og i stand til at varetage det ansvar, der er forbundet med deres rettigheder til at udstede certifikater og helbredsbeviser:

- a) en organisation får udstedt en godkendelse, når det er godtgjort, at organisationen overholder de bestemmelser, der skal sikre, at de relevante væsentlige krav er opfyldt
- b) de rettigheder, en godkendelse giver, skal være præciseret i godkendelsen.

4. En syntetisk flyvetræningsanordning, der anvendes til uddannelse af piloter, skal have et certifikat, som udstedes, når det er godtgjort, at den overholder de bestemmelser, der skal sikre, at de relevante væsentlige krav er opfyldt.

5. En person med ansvar for uddannelse af piloter eller bedømmelse af deres kunnen eller helbredsmæssige egnethed, skal være i besiddelse af et passende certifikat:

- a) certifikatet udstedes, når det er godtgjort, at ansøgeren overholder de bestemmelser, der skal sikre, at de relevante væsentlige krav er opfyldt
- b) de rettigheder, et certifikat giver, skal være præciseret i certifikatet.

6. Kommissionen fastsætter efter proceduren i artikel 54, stk. 3, gennemførelsesbestemmelserne til nærværende artikel, idet den navnlig præciserer

- a) de forskellige rettigheder, der er forbundet med flyvercertifikater og helbredsbeviser svarende til de forskellige typer aktiviteter, der udføres
- b) betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af certifikater, certifikatrettigheder, helbredsbeviser, godkendelse af organisationer og bedømmelsesorganer samt personalecertifikater
- c) certifikatindehavernes rettigheder og ansvar, certifikatrettigheder, helbredsbeviser, godkendelse af organisationer samt personalecertifikater.

7. Kommissionen vil, når den udarbejder de i stk. 6 nævnte gennemførelsesbestemmelser, især sørge for,

- a) at de afspejler det aktuelle tekniske niveau og bedste praksis inden for uddannelse af flyvebesætninger
- b) at de giver mulighed for omgående at gribe ind over for fastslåede årsager til havarier og alvorlige hændelser”.

5. Følgende indsættes som artikel 7a:

“Artikel 7a

Luftfartøjsdrift

1. Drift af de i artikel 4, stk. 1, litra b), c), og d), omhandlede luftfartøjer, skal opfylde de væsentlige krav i bilag IV.

2. Operatører, der forestår erhvervmæssig drift af luftfartøjer, skal godtgøre, at de er kvalificerede og i stand til at varetage det ansvar, der er forbundet med deres rettigheder;

- a) dette anerkendes ved udstedelse af et certifikat
- b) de rettigheder, der er givet operatøren, og omfanget af operationer skal præciseres i certifikatet
- c) dette krav kan i givet fald opfyldes ved anerkendelse af certifikater udstedt af eller på vegne af et tredjeland, for så vidt angår operatører, der forestår drift af de i artikel 4, stk. 1, litra d), omhandlede luftfartøjer.

3. Operatører, der forestår ikke-erhvervsmæssig drift af komplekse motordrevne luftfartøjer, skal afgive en erklæring om, at de er kvalificerede og i stand til at varetage det ansvar, der er forbundet med driften af de pågældende luftfartøjer.

4. Kommissionen fastsætter efter proceduren i artikel 54, stk. 3, gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel, idet den navnlig præciserer

- a) betingelserne for at forestå drift af luftfartøjer i overensstemmelse med de væsentlige krav i bilag IV
- b) betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af det i stk. 2 omhandlede operatørcertifikat
- c) operatørers og certifikatindehavernes rettigheder og ansvar.

5. Kommissionen vil, når den udarbejder de i stk. 4 omhandlede gennemførelsesbestemmelser, især sørge for,

- a) at de afspejler det aktuelle tekniske niveau og bedste praksis inden for luftfartøjsdrift
- b) at de tager hensyn til internationale erfaringer med luftfartøjsdrift og den videnskabelige og tekniske udvikling
- c) at de giver mulighed for omgående at gribe ind over for fastslåede årsager til havarier og alvorlige hændelser
- d) at de ikke pålægger de i artikel 4, stk. 1, litra c), og d), omhandlede luftfartøjer krav, som ville være uforenelige med medlemsstaters ICAO-forpligtelser”.

6. Følgende indsættes som artikel 7b:

“Artikel 7b

Flyvemaskinister

Med hensyn til grundprincipper, anvendelse og væsentlige krav vedrørende certificering af flyvemaskinister forelægger Kommissionen snarest muligt Europa-Parlamentet og Rådet forslag herom”.

7. Følgende indsættes som artikel 7c:

“Artikel 7c

Fælles tilsyn

1. Medlemsstaterne og agenturet samarbejder om indsamling og udveksling af oplysninger, herunder oplysninger om rampeinspektioner, for at sikre, at bestemmelserne i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil implementeres i praksis.

2. Kommissionen fastsætter efter proceduren i artikel 54, stk. 3, gennemførelsesbestemmelserne til nærværende artikel, navnlig med præcisering af

- a) betingelserne for indsamling og udveksling af information
- b) betingelserne for udførelse af rampeinspektioner
- c) betingelserne for udstedelse af startforbud for et luftfartøj, der ikke overholder denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil”.

8. Artikel 8, stk. 2, affattes således:

“2. Indtil de i artikel 5, stk. 4, artikel 7, stk. 5, og artikel 7a, stk. 3, omhandlede gennemførelsesbestemmelser er vedtaget, og med forbehold af artikel 57, stk. 2, kan certifikater, der ikke kan udstedes i overensstemmelse med denne forordning, udstedes på grundlag af de gældende nationale regler”.

9. I artikel 10 foretages følgende ændringer:

a) stk. 5 affattes således:

“5. Når et sikkerhedsniveau svarende til det, der tilstræbes med anvendelsen af gennemførelsesbestemmelserne til artikel 5, 6, 7 og 7a, kan opnås på anden måde, kan medlemsstaterne, uden forskelsbehandling på grundlag af nationalitet, godkende fravigelser fra disse gennemførelsesbestemmelser. I så fald underretter den pågældende medlemsstat Kommissionen om, at den har til hensigt at godkende en sådan fravigelse, begrundet behovet for at fravige den pågældende bestemmelse samt angiver, hvilke betingelser der skal sikre, at der opnås et tilsvarende sikkerhedsniveau”.

b) Følgende indsættes som stk. 7:

“7. Agenturet kan også indrømme undtagelser og udstede godkendelser i overensstemmelse med stk. 3 og 5, når det handler i egenskab af kompetent myndighed. I så fald underretter agenturet Kommissionen, og den i stk. 4 og 6 omhandlede afgørelse træffes efter proceduren i artikel 54, stk. 3”.

10. Følgende indsættes som artikel 11a:

“Artikel 11a

Beskyttelse af sikkerhedsoplysninger

1. Når en fysisk person frivilligt har afgivet oplysninger, der er omhandlet i artikel 11, skal de rapporter, der udarbejdes i den forbindelse, anonymiseres med hensyn til oplysningernes kilde.

2. Med forbehold af gældende strafferetsregler afstår medlemsstaterne fra at iværksætte sanktioner for uforsætlige eller uagtsomme lovovertrædelser, som de kun får kendskab til, fordi de er indberettet i medfør af denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil, medmindre der er tale om grov forsømmelighed.

3. Medlemsstaterne sikrer i overensstemmelse med deres nationale lovgivning og praksis, at ansatte, der afgiver oplysninger i medfør af denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil, ikke udsættes for sanktioner fra deres arbejdsgiver, medmindre der er tale om grov forsømmelighed”.

11. I artikel 13 affattes litra c) således:

“c) træffer de relevante afgørelser om anvendelsen af artikel 15, 15a, 15b, 45 og 46”.

12. I artikel 15 foretages følgende ændringer:

a) Den indledende sætning i stk. 1 affattes således:

“Med hensyn til materiel, dele og apparatur, der er nævnt i artikel 4, stk. 1, litra a) og b), skal agenturet i givet fald og som omhandlet i Chicago-konventionen eller bilagene hertil på medlemsstaternes vegne udføre design-, fabrikations- eller registreringsstatens funktioner, når de vedrører designgodkendelse. I denne forbindelse skal det især”.

b) Følgende indsættes som stk. 1, litra k) og l):

“k) for hvert luftfartøj, for hvilket der anmodes om flyvetilladelse til en enkelt flyvning, fastlægge de relevante begrænsninger

l) udstede flyvetilladelse til luftfartøjer, når sådanne tilladelse kræves for udførelsen af en række flyvninger”.

c) Følgende indsættes som stk. 3:

“3. Med hensyn til luftfartøjer, der er omhandlet i artikel 4, stk. 1, litra b), fastsætter agenturet i givet fald uddannelseskraV for tildeling af rettigheder, der påføres certifikaterne for personale, der er ansvarligt for frigivelsen af materiel, dele og apparatur efter vedligeholdelse”.

13. Følgende indsættes som artikel 15a:

“Artikel 15a

Certificering af personale

1. Med hensyn til luftfartøjer, der er nævnt i artikel 4, stk. 1, litra a), b) og c), fastsætter agenturet i givet fald uddannelseskraV for tildeling af individuelle rettigheder, der kræves for at operere de pågældende luftfartøjer.

2. Med hensyn til det personale, der er omhandlet i artikel 4, stk. 2, og med hensyn til organisationer skal agenturet

a) selv eller ved hjælp af nationale luftfartsmyndigheder eller kompetente organer udføre inspektioner og revisioner af de organisationer og bedømmelsesorganer, det certificerer

b) udstede og forny certifikater for

i) organisationer, der uddanner personale, og flyvemedicinske centre beliggende på medlemsstaternes område, efter anmodning fra den pågældende medlemsstat

ii) organisationer, der uddanner personale, og flyvemedicinske centre beliggende uden for medlemsstaternes område

iii) bedømmelsesorganer, efter anmodning fra de pågældende organer

c) ændre, suspendere eller tilbagekalde en organisations certifikat, når de betingelser, i henhold til hvilke det blev udstedt, ikke længere er opfyldt, eller hvis den juridiske eller fysiske person, der er indehaver af certifikatet, ikke opfylder de forpligtelser, som denne forordning eller gennemførelsesbestemmelserne hertil pålægger vedkommende.

3. Med hensyn til syntetiske flyvetræningsanordninger skal agenturet

a) selv eller ved hjælp af nationale luftfartsmyndigheder eller kompetente organer udføre tekniske inspektioner af de anordninger, det certificerer

b) udstede og forny certifikater for

i) syntetiske flyvetræningsanordninger beliggende på medlemsstaternes område, efter anmodning fra den pågældende medlemsstat

ii) syntetiske flyvetræningsanordninger, som anvendes af uddannelsesorganisationer, der er certificeret af agenturet eller beliggende uden for medlemsstaternes område

c) ændre, begrænse, suspendere eller tilbagekalde et certifikat, når de betingelser, i henhold til hvilke det blev udstedt, ikke længere er opfyldt, eller hvis den juridiske eller fysiske person, der er indehaver af certifikatet, ikke opfylder de forpligtelser, som denne forordning eller gennemførelsesbestemmelserne hertil pålægger vedkommende”.

14. Følgende indsættes som artikel 15b:

“Artikel 15b

Flyveoperationer

1. Med hensyn til luftfartøjer, der er omhandlet i artikel 4, stk. 1, litra a) og b), opstiller agenturet en ”Master Minimum Equipment List” over de former for udstyr, der kræves til hver luftfartøjstype, som kan være taget midlertidigt ud af drift for at opretholde et acceptabelt sikkerhedsniveau.

2. Med hensyn til operatører, der forestår erhvervmæssig drift af luftfartøjer, skal agenturet

- a) selv eller ved hjælp af nationale luftfartsmyndigheder eller kompetente organer udføre inspektioner og revisioner af de operatører, der certificeres
- b) udstede og forny certifikater for
 - i) operatører med hjemsted på medlemsstaternes område, efter anmodning fra den pågældende medlemsstat
 - ii) operatører med hjemsted uden for medlemsstaternes område
- c) ændre, begrænse, suspendere eller tilbagekalde en given operatørs certifikat, når de betingelser, i henhold til hvilke det blev udstedt, ikke længere er opfyldt, eller hvis den pågældende organisation ikke opfylder de forpligtelser, som denne forordning eller gennemførelsesbestemmelserne hertil pålægger den.

3. Agenturet kan ved et operationelt direktiv nedlægge forbud mod eller fastsætte begrænsninger eller særlige betingelser for en flyveoperation af hensyn til luftfartssikkerheden.

4. Med hensyn til begrænsning af flyvetiden skal agenturet

- a) fastlægge og meddele de gældende certificeringsspecifikationer for at sikre, at de væsentlige krav er opfyldt
- b) godkende operatørers individuelle specifikationssystemer for flyvetid, når de pågældende systemer ikke kan godkendes i henhold til en gældende certificeringsspecifikation”.

15. I artikel 29 affattes stk. 3, litra a), således:

- “a) godkende agenturets foranstaltninger jf. artikel 13, 15, 15a og 15b, inden for rammerne af denne forordning, gennemførelsesbestemmelserne hertil og andre relevante retsregler”.

16. I artikel 35 affattes stk. 1 således:

- “1. Afgørelser, som agenturet har truffet på grundlag af artikel 15, 15a, 15b, 46 eller 53, kan påklages.”

17. I artikel 46 affattes den indledende sætning i stk. 1 således:

- “1. Med henblik på anvendelsen af artikel 15, 15a og 15b kan agenturet selv foretage alle nødvendige undersøgelser hos virksomhederne eller delegerer denne opgave til de nationale luftfartsmyndigheder eller kompetente organer. Undersøgelserne udføres i overensstemmelse med lovforskrifterne i de medlemsstater, hvor de udføres. Til dette formål har de personer, der er bemyndiget i henhold til denne forordning, beføjelse til at”.

18. I artikel 57 indsættes følgende som stk. 3:

- “3. Direktiv 2004/36/EF ophæves med virkning fra den”

19. I artikel 58 affattes andet afsnit således:

“Artikel 5, 6, 7, 7a, 7b og 7c finder anvendelse fra de datoer, der fastlægges i gennemførelsesbestemmelserne.”

Artikel 2

Bilag II til forordning (EF) nr. 1592/2002 erstattes af teksten i bilag I til denne forordning.

Artikel 3

Teksten i bilag II til denne forordning indsættes som bilag III til forordning (EF) nr. 1592/2002.

Artikel 4

Teksten i bilag III til denne forordning indsættes som bilag IV til forordning (EF) nr. 1592/2002.

Artikel 5

Ikrafttrædelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den ...

På Europa-Parlamentets vegne

Formand

På Rådets vegne

Formand

Bilag I

“BILAG II

Luftfartøjer, som er nævnt i artikel 4, stk. 4

Artikel 4, stk. 1, 2 og 3, finder ikke anvendelse på luftfartøjer, som falder ind under en eller flere af følgende kategorier:

a) Historiske luftfartøjer, som opfylder følgende kriterier:

- i) ikke-komplekse luftfartøjer,
 - hvis oprindelige design er udformet før den 1. januar 1955, og
 - hvis produktion ophørte før den 1. januar 1975,

eller

- ii) luftfartøjer med en klar historisk relevans, der knytter sig til
 - deltagelse i en betydningsfuld historisk begivenhed eller
 - et vigtigt skridt i udviklingen inden for luftfarten eller
 - en vigtig rolle i en væbnede styrker,

b) luftfartøjer, der er specifikt designet eller ændret til forsknings-, forsøgs- eller videnskabelige formål, og som kun forventes fremstillet i meget begrænset antal

c) luftfartøjer, hvor mindst 51 % er bygget af en amatør eller en nonprofitsammenslutning af amatører til eget formål og uden kommercielt sigte

d) luftfartøjer, der har tilhørt de væbnede styrker, medmindre luftfartøjet er af en type, for hvilken agenturet har fastlagt en designstandard

e) flyvemaskiner, helikoptere og motordrevne faldskærme med højst to sæder, en højst tilladt startmasse (MTOM) ifølge indberetning fra medlemsstaterne, som ikke overstiger

- i) 300 kg for ensædede landflyvemaskiner/helikoptere
- ii) 450 kg for tosædede landflyvemaskiner/helikoptere
- iii) 330 kg for ensædede amfibieflyvemaskiner/pontonflyvemaskiner/helikoptere
- iv) 495 kg for tosædede amfibieflyvemaskiner/pontonflyvemaskiner/helikoptere, forudsat at luftfartøjet, når det anvendes både som pontonflyvemaskine/helikopter og som landflyvemaskine/helikopter, ligger under begge relevante MTOM-grænseværdier
- v) 472,5 kg for tosædede landflyvemaskiner med et ”Total Recovery Parachute System” monteret på skroget
- vi) 315 kg for ensædede landflyvemaskiner med et ”Total Recovery Parachute System” monteret på skroget,

og for flyvemaskiners vedkommende med en stallhastighed eller mindste stabile flyvehastighed i landingskonfiguration på højst 35 knob kalibreret lufthastighed (CAS)

f) en- eller tosædede gyroplaner med en højst tilladt startmasse, der ikke overstiger 560 kg

g) svæveplaner med en tommasse på højst 80 kg, når de er ensædede, eller 100 kg, når de er tosædede, herunder dem, som løbestartes

h) efterligninger af luftfartøjer, der opfylder kriterierne i punkt a) eller d), og hvis strukturelle design svarer til det originale luftfartøjs

i) ubemandede luftfartøjer med en operativ masse på højst 150 kg

j) alle andre luftfartøjer med en samlet tommasse inklusive brændstof på højst 70 kg”.

Bilag II

”BILAG III

Væsentlige krav vedrørende certificering af piloter

1. Uddannelse
 - 1.a. Generelt
 - 1.a.1. En person, der påbegynder uddannelse med henblik på at føre et luftfartøj, skal være tilstrækkeligt uddannelsesmæssigt funderet og fysisk og psykisk udviklet til at kunne tilegne sig, fastholde og demonstrere den fornødne teoretiske viden og de relevante praktiske færdigheder.
 - 1.b. Teoretisk viden
 - 1.b.1. En pilot skal kunne tilegne sig viden på et niveau, der svarer til de funktioner, der udføres på luftfartøjet, og til de risici, der er forbundet med den pågældende type aktivitet, og skal kunne holde sin viden ved lige. Denne viden omfatter mindst følgende:
 - i) love og bestemmelser
 - ii) generel viden om luftfartøjer
 - iii) teknisk viden om kategorien af luftfartøj
 - iv) præstationer og planlægning af flyvning
 - v) menneskelig ydeevne og begrænsninger
 - vi) meteorologi
 - vii) navigation
 - viii) operationelle procedurer, herunder ressourceforvaltning
 - ix) aerodynamik
 - x) kommunikation.
 - 1.c. Demonstration og vedligeholdelse af teoretisk viden
 - 1.c.1. Tilegnelse og vedligeholdelse af teoretisk viden påvises ved løbende bedømmelse under uddannelsen og i givet fald aflæggelse af prøver.
 - 1.c.2. Det fornødne kompetenceniveau inden for teoretisk viden skal holdes vedlige. Det påvises ved regelmæssige evalueringer, eksaminationer, prøver og test. Hyppigheden af eksaminationer, prøver og test skal være afpasset efter det risikoniveau, der er forbundet med den pågældende aktivitet.
 - 1.d. Praktiske færdigheder
 - 1.d.1. En pilot skal tilegne sig de praktiske færdigheder, der kræves til de funktioner, den pågældende skal udføre på luftfartøjet, og holde disse færdigheder vedlige. Færdighederne skal være afpasset efter de risici, der er forbundet med den pågældende type aktivitet, og skal i det omfang, det er relevant for de funktioner, der udføres på luftfartøjet, omfatte følgende:
 - i) aktiviteter før og under flyvning, herunder bestemmelse af luftfartøjets præstationer, masse og balance, inspektion af luftfartøjet og servicering, brændstofplanlægning, vurdering af vejrforhold, ruteplanlægning, vurdering af luftrumsrestriktioner og baneforhold
 - ii) operationer på flyvepladsen og trafikmønstre

- iii) forholdsregler og procedurer for at undgå kollisioner
- iv) operation af luftfartøjet ved hjælp af ydre visuel reference
- v) flyvemanøvrer, herunder flyvning i kritiske situationer og dertil knyttede genopretningsmanøvrer i det omfang, det er teknisk muligt
- vi) normale starter og landinger samt starter og landinger i sidevind
- vii) flyvning udelukkende på instrumenter svarende til typen af aktivitet
- viii) operationelle procedurer, herunder evne til teamwork og ressourceforvaltning, svarende til den pågældende type flyveoperation (med en eller flere besætninger)
- ix) navigation og implementering af luftfartsregler og dertil hørende procedurer, i givet fald med anvendelse af visuel reference eller navigationshjælpemidler
- x) unormale operationer og nødoperationer, herunder simulerede funktionsfejl i luftfartøjets udstyr
- xi) overholdelse af procedurer for lufttrafiktjenester og kommunikationsprocedurer
- xii) luftfartøjstype- eller -klassespecifikke aspekter
- xiii) eventuel yderligere praktisk træning for at minimere risici i forbindelse med specifikke aktiviteter.

1.e. Demonstration og vedligeholdelse af praktiske færdigheder

1.e.1. En pilot skal demonstrere evne til at udføre procedurer og manøvrer med den fornødne kompetence i forhold til de funktioner, der skal udføres på luftfartøjet, dvs.:

- i) operere luftfartøjet inden for dets begrænsninger
- ii) fuldføre alle manøvrer roligt og nøjagtigt
- iii) udvise god dømmekraft og flyvefærdighed (airmanship)
- iv) anvende flyvefaglig viden
- v) opretholde kontrollen med luftfartøjet til enhver tid på en sådan måde, at der ikke på noget tidspunkt opstår tvivl om, at en procedure eller manøvre udføres på fuldt forsvarlig måde.

1.e.2. De praktiske færdigheder skal holdes vedlige på et passende niveau. Det sikres ved regelmæssige evalueringer, eksaminationer, prøver og test. Hyppigheden af eksaminationer, prøver og test skal være afpasset efter omfanget af de risici, der er forbundet med den pågældende aktivitet.

1.f. Sprogfærdighed

Medmindre sikkerhedsrisikoen kan minimeres ad anden vej, skal en pilot demonstrere den fornødne beherskelse af engelsk, herunder:

- i) kunne forstå dokumenter med oplysninger om vejrforhold
- ii) kunne bruge en route-, afgang- og anflyvningskort og dertil hørende dokumenter med flyveinformation og
- iii) kunne kommunikere med andre flyvebesætninger og navigationstjenester på engelsk i alle faser af en flyvning, herunder forberedelse til flyvning.

1.g. Syntetiske flyvetræningsanordninger

Når der anvendes en syntetisk flyvetræningsanordning (FSTD) til træning eller til demonstration af, at de fornødne praktiske færdigheder er erhvervet eller holdt vedlige, skal denne FSTD være kvalificeret til et givet præstationsniveau på de felter, der er relevante for udførelsen af den pågældende opgave. Navnlig skal gengivelsen af konfiguration, betjeningsegenskaber, luftfartøjets præstationer og systemadfærden give luftfartøjet tilstrækkeligt nøjagtigt.

1.h. Uddannelsen

1.h.1. Uddannelsen gives i form af flyvetræningskurser.

1.h.2. Et flyvetræningskursus skal opfylde følgende betingelser:

- i) der skal udarbejdes et pensum for hver enkelt type kursus
- ii) kurset skal i fornødent omfang omfatte både teoriundervisning og praktisk flyveinstruktion (herunder syntetisk flyvetræning).

1.i. Instruktører

1.i.1. Teoriundervisning.

Teoriundervisningen gives af uddannede instruktører. De skal:

- i) have den fornødne viden om de emner, hvori der undervises
- ii) kunne anvende egnede undervisningsmetoder.

1.i.2. Flyveinstruktion og syntetisk flyveinstruktion.

Flyveinstruktion og syntetisk flyvetræning gives af uddannede instruktører, der skal have følgende kvalifikationer:

- i) opfylde de fornødne krav til teoretisk viden og praktisk erfaring i relation til den instruktion, der gives
- ii) kunne anvende egnede instruktionsteknikker
- iii) have trænet instruktionsteknikkerne under de flyvemanøvrer og -procedurer, i hvilke der gives flyveinstruktion
- iv) have demonstreret evne til at give instruktion på de felter, hvor der gives flyveinstruktion, herunder før flyvning, efter flyvning og på jorden
- v) jævnligt gennemgå opfriskningskurser for at sikre, at instruktionsstandarden holdes vedlige.

Flyveinstruktører skal også have certifikat til at fungere som pilot på det luftfartøj, hvortil instruktionen gives, medmindre der er tale om træning på nye typer luftfartøjer.

1.j. Kontrollanter

1.j.1. Personer med ansvar for bedømmelsen af piloters viden og færdigheder skal:

- i) opfylde eller have opfyldt kravene som instruktør
- ii) være i stand til at bedømme piloternes præstationer og gennemføre flyvetest og -kontroller.

2. Uddannelsesorganisationer

2.a. Krav til uddannelsesorganisationer

2.a.1. Uddannelsesorganisationer, der udbyder pilotuddannelse, skal opfylde følgende krav:

- i) have alle de nødvendige ressourcer til at varetage det ansvar, der er forbundet med denne virksomhed. Det omfatter – men er ikke begrænset til – følgende:

faciliteter, personale, udstyr, hjælpemidler og materiel, dokumentation af opgaver, ansvar og procedurer, adgang til relevante data samt et journaliserings- og arkiveringssystem

- ii) implementere og vedligeholde et sikkerhedskontrol- og kvalitetssikringssystem i relation til uddannelsen og løbende arbejde på at forbedre dette system
- iii) om nødvendigt indgå ordninger med andre relevante organisationer for at sikre, at ovenstående krav vedblivende er opfyldt.

3. Helbredsmæssig egnethed

3.a. Helbredskrav

- 3.a.1. Alle piloter skal med regelmæssige mellemrum kunne påvise, at de er helbredsmæssigt egnede til at udføre deres funktioner tilfredsstillende under hensyn til den pågældende type aktivitet. Opfyldelsen af helbredskravene fremgår af en vurdering baseret på bedste flyvemedicinske praksis under hensyn til den pågældende type aktivitet og den mulige aldersbetingede mentale og fysiske svækkelse.

Helbredsmæssig egnethed, der omfatter både fysisk og psykisk egnethed, vil sige, at den pågældende ikke lider af nogen sygdom eller noget handicap, der gør vedkommende ude af stand til at

- i) udføre de opgaver, der er nødvendige for at operere et luftfartøj, eller
- ii) udføre pålagte opgaver på et hvilket som helst tidspunkt eller
- iii) se og opfatte sine omgivelser korrekt.

- 3.a.2. Hvis der ikke kan påvises fuld helbredsmæssig egnethed, kan der eventuelt iværksættes afhjælpende foranstaltninger, der giver en flyvesikkerhed på samme niveau.

3.b. Flyvelæger

3.b.1 En flyvelæge skal

- i) være uddannet og autoriseret til at udøve lægegerning
- ii) have modtaget undervisning i flyvemedicin og med regelmæssige mellemrum have gennemgået opfriskningskurser i flyvemedicin for at sikre, at vurderingsstandarder holdes vedlige
- iii) have praktisk viden om og erfaring med de forhold, under hvilke piloter udfører deres opgaver.

3.c Flyvemedicinske centre

3.c.1 Flyvemedicinske centre skal opfylde følgende betingelser:

- i) have alle de nødvendige ressourcer til at varetage det ansvar, der er forbundet med deres rettigheder. Det omfatter – men er ikke begrænset til – følgende: faciliteter, personale, udstyr, hjælpemidler og materiel, dokumentation af opgaver, ansvar og procedurer, adgang til relevante data samt et journaliserings- og arkiveringssystem
- ii) implementere og vedligeholde et sikkerhedskontrol- og kvalitetssikringssystem i relation til den lægelige vurdering og løbende arbejde på at forbedre dette system
- iii) om nødvendigt indgå ordninger med andre relevante organisationer for at sikre, at ovenstående krav vedblivende er opfyldt”.

Bilag III

"BILAG IV

Væsentlige krav til flyveoperationer

1. Generelt
 - 1.a. En flyvning må ikke foretages, medmindre besætningsmedlemmerne og i givet fald alt andet operationelt personale, der medvirker ved flyvningens forberedelse og gennemførelse, er fortrolige med de love, bestemmelser og procedurer, som er relevante for udførelsen af deres opgaver og gældende for de områder, der skal gennemflyves, de flyvepladser, det påtænkes at benytte, og de dertil hørende navigationsfaciliteter.
 - 1.b. En flyvning skal udføres i fuld overensstemmelse med de i flyvehåndbogen eller i givet fald driftshåndbogen angivne operationelle procedurer for forberedelsen og gennemførelsen af flyvningen. Med henblik herpå skal der forefindes et checklistesystem, som de relevante besætningsmedlemmer kan anvende i alle faser af operationen under normale og unormale forhold og i nødsituationer. Der skal være fastsat procedurer for alle nødsituationer, der med rimelighed kan forudses.
 - 1.c. De enkelte besætningsmedlemmers funktioner og opgaver skal være fastlagt før hver flyvning. Luftfartøjschefen har ansvaret for luftfartøjets operation og sikkerhed og for alle besætningsmedlemmers og passagerers sikkerhed samt for ombordværende fragt.
 - 1.d. Genstande eller stoffer, der kan indebære væsentlig risiko for helbred, sikkerhed, ejendom eller miljø, såsom farligt gods, våben og ammunition, må ikke transporteres af et luftfartøj, medmindre der følges særlige sikkerhedsprocedurer og -instrukser for at minimere de dermed forbundne risici.
 - 1.e. Alle nødvendige data, dokumenter, noteringer og oplysninger, der skal vise, at de i punkt 2.a nævnte betingelser er opfyldt, skal opbevares for hver flyvning og være tilgængelige i en minimumsperiode, der står i forhold til den pågældende type flyveoperation.
2. Forberedelse til flyvning
 - 2.a. En flyvning må ikke påbegyndes, før der med alle rimelige midler er skabt vished for, at følgende betingelser er opfyldt:
 - 2.a.1. De faciliteter, der er direkte nødvendige for flyvningen og for sikker operation af luftfartøjet, herunder kommunikationsfaciliteter og navigationshjælpemidler, skal være tilgængelige for gennemførelsen af flyvningen under hensyn til eksisterende AIS-dokumentation.
 - 2.a.2. Besætningen skal være bekendt og fortrolig med og passagererne informeret om placering og brug af relevant nødudstyr. Besætning og passagerer skal have adgang til fyldestgørende og klar information om nødprocedurer og brugen af sikkerhedsudstyr i kabinen.
 - 2.a.3. Luftfartøjschefen skal forvisse sig om, at
 - i) luftfartøjet er luftdygtigt som omhandlet i punkt 6
 - ii) luftfartøjet i givet fald er behørigt registreret, og at de fornødne dertil hørende certifikater forefindes om bord på luftfartøjet
 - iii) de instrumenter og det udstyr, der er omhandlet i punkt 5, og som er nødvendige for gennemførelsen af flyvningen, er installeret i luftfartøjet og er

funktionsdygtige, medmindre det ikke er påkrævet i henhold til den gældende MEL eller et tilsvarende dokument

- iv) luftfartøjets masse og balance er sådan, at flyvningen kan gennemføres inden for de grænser, der er foreskrevet i luftdygtighedsbeviset
 - v) al kabinebagage, håndbagage og fragt er forsvarligt anbragt og surret
 - vi) luftfartøjets driftsbegrænsninger som omhandlet i punkt 4 ikke overskrides på noget tidspunkt under flyvningen.
- 2.a.4. Flyvebesætningen skal have adgang til information om vejrforhold i afgang- og destinationslufthavn og i givet fald alternative lufthavne samt om en route-forhold. Man skal være særligt opmærksom på potentielt farlige atmosfæriske forhold.
- 2.a.5. Ved flyvning ind i områder med erkendt eller forventet isningsrisiko skal luftfartøjet være certificeret, udstyret og/eller behandlet til at operere sikkert under sådanne forhold.
- 2.a.6. For en flyvning baseret på visuelle flyveregler skal vejrforholdene på den rute, der skal flyves, være sådan, at disse flyveregler kan overholdes. For en flyvning baseret på instrumentflyveregler skal der vælges en destinationslufthavn og i givet fald en eller flere alternative lufthavne, hvor luftfartøjet kan lande, under hensyn til navnlig vejrmeldinger, tilgængeligt navigationsudstyr, faciliteter på jorden og de instrumentflyveprocedurer, der accepteres af den stat, hvori destinationslufthavnen og/eller den alternative lufthavn er beliggende.
- 2.a.7 Mængden af brændstof og olie om bord skal være tilstrækkelig til, at den påtænkte flyvning kan gennemføres sikkert under hensyn til vejrforholdene, alle andre forhold, der påvirker luftfartøjets præstationer, og eventuelle forsinkelser, der forventes under flyvningen. Der skal desuden medbringes en brændstofreserve med henblik på uforudsete situationer. Der skal i givet fald være fastlagt procedurer for brændstofstyring under flyvning.
3. Flyveoperationer
- 3.a. I forbindelse med flyveoperationer skal følgende betingelser være opfyldt:
- 3.a.1. Under hensyn til typen af luftfartøj skal alle besætningsmedlemmer under start og landing, og når det i øvrigt af luftfartøjschefen skønnes nødvendigt af hensyn til sikkerheden, sidde på deres sæde og benytte de fastgørelsessystemer, der forefindes i luftfartøjet, under hensyn til typen af luftfartøj.
 - 3.a.2. Alle flyvebesætningsmedlemmer, hvis tilstedeværelse i cockpittet er påkrævet, skal sidde og forblive siddende på deres post med sikkerhedsbæltet fastspændt, bortset fra de situationer en route, hvor fysiologiske eller operationelle behov umuliggør dette.
 - 3.a.3. Under hensyn til typen af luftfartøj sikrer luftfartøjschefen sig før start og landing, under taxiing, og når det i øvrigt skønnes nødvendigt af hensyn til sikkerheden, at hver passager er placeret på et sæde eller leje med sikkerhedsbæltet forsvarligt fastspændt.
 - 3.a.4. En flyvning skal udføres på en sådan måde, at der altid er korrekt afstand til andre luftfartøjer og den fornødne hindringsfrigang i alle faser af flyvningen. Afstanden skal svare til, hvad der kræves i henhold til gældende luftfartsregler.
 - 3.a.5. En flyvning må ikke fortsættes, medmindre de kendte forhold vedvarende svarer mindst til de i punkt 2 anførte. For en flyvning baseret på instrumentflyveregler må anflyvningen til en lufthavn ikke fortsættes under en nærmere fastsat højde eller forbi en bestemt position, hvis de foreskrevne sigtbarhedskriterier ikke er opfyldt.

- 3.a.6. I en nødsituation skal luftfartøjschefen sikre sig, at alle passagerer er instrueret i de til omstændighederne passende nødforanstaltninger.
- 3.a.7. Luftfartøjschefen træffer alle nødvendige forholdsregler for at minimere forstyrrende passageradfærds indvirkning på flyvningen.
- 3.a.8. Et luftfartøj må ikke taxies på en flyveplads' trafikområde, eller dets rotor må ikke være tilsluttet strømforsyningen, medmindre personen ved instrumentpanelet har den fornødne uddannelse.
- 3.a.9. De brændstofstyringsprocedurer, der gælder under flyvning, skal i givet fald anvendes.
- 4. Luftfartøjets præstationer og operationsbegrænsninger
 - 4.a. Et luftfartøj skal opereres i overensstemmelse med dets luftdygtighedsbevis og alle dertil hørende operationsprocedurer og -begrænsninger, som er anført i dets godkendte flyvehåndbog eller eventuel tilsvarende dokumentation. Flyvehåndbogen eller den tilsvarende dokumentation skal være tilgængelig for besætningen og holdes opdateret for hvert luftfartøj.
 - 4.b. Luftfartøjet skal opereres i overensstemmelse med den gældende miljødokumentation.
 - 4.c. En flyvning må ikke påbegyndes eller fortsættes, medmindre luftfartøjets beregnede præstationer under hensyn til alle faktorer, der indvirker i væsentlig grad på dets præstationer, gør det muligt at gennemføre alle faser af flyvningen inden for de gældende afstande/områder og hindringsfrigange med den planlagte operationsmasse. Præstationsfaktorer, som indvirker i væsentlig grad på start, en route- og anflyvning/landing, er især
 - i) operationsprocedurer
 - ii) flyvepladsens trykhøjde
 - iii) temperatur
 - iv) vind
 - v) start- og landingsområdets størrelse, hældning og tilstand
 - vi) skrogets, strømanlæggets eller -systemernes tilstand under hensyn til eventuel forringelse.
 - 4.c.1. Sådanne faktorer skal tages direkte i betragtning som operationelle parametre eller indirekte i form af tilladte afvigelser eller margener, som kan fastlægges ved beregningen af præstationsdata svarende til den pågældende type operation.
- 5. Instrumenter, data og udstyr
 - 5.a. Et luftfartøj skal være forsynet med det navigations-, kommunikations- og andet udstyr, der er nødvendigt for den påtænkte flyvning under hensyn til de gældende lufttrafikregler og luftfartsbestemmelser i samtlige faser af flyvningen.
 - 5.b. Et luftfartøj skal i givet fald være forsynet med alt nødvendigt sikkerheds-, læge-, evakuerings- og overlevelsesudstyr under hensyn til de risici, der er forbundet med de områder, hvori der opereres, de ruter, der skal flyves, flyvehøjden og flyvningens varighed.
 - 5.c. Alle data, der er nødvendige for, at besætningen kan gennemføre flyvningen, skal være opdaterede og tilgængelige om bord på luftfartøjet under hensyn til gældende lufttrafikregler, luftfartsbestemmelser, flyvehøjder og operationsområder.
- 6. Vedvarende luftdygtighed
 - 6.a. En flyveoperation må ikke foretages, medmindre

- i) luftfartøjet er luftdygtigt
 - ii) det operationelle udstyr og nødudstyr, der er nødvendigt for den påtænkte flyvning, er tjenligt
 - iii) luftfartøjets luftdygtighedsbevis er gyldigt
 - iv) vedligeholdelsen af luftfartøjet er udført i overensstemmelse med dets vedligeholdelsesprogram.
- 6.b. Luftfartøjet skal ved hver flyvning inspiceres ved et check før flyvning for at afgøre, om det er tjenligt til den påtænkte flyvning.
- 6.c. Vedligeholdelsesprogrammet skal navnlig omfatte vedligeholdelsesopgaver og intervaller, især de intervaller, der i instruktionerne for vedvarende luftdygtighed er angivet som obligatoriske.
- 6.d. Luftfartøjet må ikke opereres, medmindre det er vedligeholdt og frigivet til brug af personer eller organisationer, der er kvalificerede til at varetage disse opgaver. Den underskrevne frigivelsesattest skal bl.a. indeholde basisoplysninger om den udførte vedligeholdelse.
- 6.e. Al dokumentation for luftfartøjets luftdygtighed skal opbevares, indtil de deri indeholdte oplysninger er erstattet af nye lige så omfattende og detaljerede oplysninger, dog mindst et år, hvor det drejer sig om detaljeret vedligeholdelsesdokumentation. Hvis et luftfartøj tages ud af drift permanent, skal den nævnte dokumentation opbevares i mindst 90 dage. Hvis et luftfartøj er leaset, skal al dokumentation for dets luftdygtighed opbevares i mindst leasingperiodens varighed.
- 6.f. Alle ændringer og reparationer skal opfylde de væsentlige krav vedrørende luftdygtighed. De data, der dokumenterer, at kravene vedrørende luftdygtighed er opfyldt, skal gemmes.
7. Besætningsmedlemmer
- 7.a. Antallet af besætningsmedlemmer og besætningens sammensætning fastlægges under hensyn til
- i) begrænsninger i luftfartøjets certificering, herunder i givet fald den relevante demonstration af nødevakuering
 - ii) luftfartøjets konfiguration
 - iii) typen af operationer samt deres varighed.
- 7.b. Kabinebesætningsmedlemmer skal
- i) være uddannede og med regelmæssige mellemrum testes for at opnå og bibeholde den fornødne kompetence til at varetage de sikkerhedsmæssige opgaver, der er dem pålagt
 - ii) jævnligt undersøges med henblik på en vurdering af, om de fysisk og psykisk er i stand til at varetage de sikkerhedsmæssige opgaver, der er dem pålagt. Det dokumenteres ved en passende vurdering baseret på bedste flyvemedicinske praksis.
- 7.c. Luftfartøjschefen skal have myndighed til at give alle ordrer og træffe alle nødvendige foranstaltninger med henblik på at sikre luftfartøjets operation og sikkerhed og sikkerheden for personer og/eller ejendom, der befordres i luftfartøjet.
- 7.d. I en nødsituation, som bringer luftfartøjets operation og sikkerhed og/eller sikkerheden for personer om bord i fare, skal luftfartøjschefen træffe de forholdsregler, han

skønner nødvendige af hensyn til sikkerheden. Hvis en sådan forholdsregel indebærer en overtrædelse af lokale bestemmelser eller procedurer, er luftfartøjschefen forpligtet til omgående at underrette den relevante lokale myndighed.

- 7.e. Der må ikke simuleres nødsituationer og unormale situationer, når der befordres passagerer eller fragt.
- 7.f. Intet besætningsmedlem må lade sin udførelse af opgaver/beslutningstagning svækkes i en sådan grad, at flyvesikkerheden bringes i fare på grund af virkningerne af træthed, overanstrengelse, søvnmangel, antal gennemfløjne sektorer, nattjeneste osv. Hvileperioder skal være tilstrækkeligt lange til, at besætningsmedlemmerne kan overvinde virkningerne af udførte arbejdsopgaver i den forudgående tjenesteperiode og være veludhvilede ved starten af den efterfølgende tjenesteperiode om bord.
- 7.g. Et besætningsmedlem må ikke varetage opgaver om bord på et luftfartøj, hvis vedkommende er påvirket af psykoaktive stoffer eller alkohol eller uegnet på grund af fysiske skader, træthed, medicinering, sygdom eller tilsvarende årsager.
- 8. Yderlige krav til erhvervsmæssige flyveoperationer og operation af komplekse motordrevne luftfartøjer.
- 8.a. Erhvervsmæssige flyveoperationer og operation af komplekse motordrevne luftfartøjer må ikke foretages, medmindre følgende betingelser er opfyldt:
 - 8.a.1. operatøren skal direkte eller indirekte via kontrakter råde over de nødvendige ressourcer i forhold til operationernes omfang og rækkevidde. Sådanne ressourcer omfatter – men er ikke begrænset til – følgende: luftfartøjer, faciliteter, personale, udstyr, dokumentation for opgaver, ansvar og procedurer, adgang til relevante data og et journaliserings- og arkiveringssystem
 - 8.a.2. operatøren må kun benytte tilstrækkeligt kvalificeret og uddannet personale og skal løbende gennemføre trænings- og testprogrammer for besætningsmedlemmer og andet relevant personale
 - 8.a.3. operatøren skal udarbejde en "Minimum Equipment List" (MEL) eller et tilsvarende dokument under hensyn til følgende:
 - i) dokumentet skal sikre operation af luftfartøjet under nærmere angivne forhold, når bestemte instrumenter, udstyr eller funktioner er ude af drift ved påbegyndelsen af flyvningen
 - ii) dokumentet skal udarbejdes for hvert enkelt luftfartøj under hensyn til operatørens relevante operations- og vedligeholdelsesbetingelser
 - iii) MEL skal være baseret på "Master Minimum Equipment List" (MMEL), hvis en sådan findes, og må ikke være mindre restriktiv end MMEL.
 - 8.a.4. operatøren skal indføre og opretholde et administrativt system til at sikre, at disse væsentlige krav vedrørende flyveoperationer er opfyldt, og skal tilstræbe løbende at forbedre dette system
 - 8.a.5. operatøren skal udarbejde og opretholde et havariforebyggelses- og sikkerhedsprogram, som anvendes af det administrative system til at opfylde målsætningen om løbende forbedring af sikkerheden ved flyveoperationer.
- 8.b. Erhvervsmæssige flyveoperationer og operation af komplekse motordrevne luftfartøjer må kun foregå i overensstemmelse med en operatørs driftshåndbog. Denne håndbog skal indeholde alle nødvendige instruktioner, informationer og procedurer for alle operatørens luftfartøjer i drift og for det operationelle personales opgaver. Gældende begrænsninger for flyvetid, tjenesteperioder under flyvning og hvileperioder for

besætningsmedlemmer skal angives. Driftshåndbogen med senere revisioner skal være i overensstemmelse med flyvehåndbogen og ændres i nødvendigt omfang.

- 8.c. Operatøren fastlægger de nødvendige procedurer for at minimere forstyrrende passageradfærds indvirkning på flyveoperationer.
- 8.d. Operatøren skal udarbejde og vedligeholde sikkerhedsprogrammer, der er tilpasset luftfartøjet og den pågældende type operation, herunder navnlig:
 - i) sikkerheden ved flyvebesætningens afdeling i luftfartøjet
 - ii) checkliste for luftfartøjets eftersøgningsprocedure
 - iii) uddannelsesprogrammer
 - iv) beskyttelse af elektroniske systemer og computersystemer for at forhindre bevidst systeminterferens og -ødelæggelse
 - v) indberetning af forsøg på ulovlig interferens.

Hvis sikkerhedsforanstaltninger kan påvirke sikkerheden ved operationerne negativt, skal risiciene vurderes, og der skal udarbejdes de fornødne procedurer for at afhjælpe sikkerhedsrisici, hvilket kan kræve brug af specialudstyr.

- 8.e. Operatøren skal udpege en af piloterne i flyvebesætningen til luftfartøjschef.
- 8.f. Forebyggelse af træthed skal styres ved hjælp af et skifteholdssystem. I forbindelse med en flyvning eller en serie af flyvninger skal et sådant skifteholdssystem indrettes efter flyvetid, tjenesteperioder om bord, arbejdsopgaver og afpassede hvileperioder. Ved fastsættelse af begrænsninger inden for skifteholdssystemet skal der tages hensyn til alle relevante faktorer, der medvirker til træthed, f. eks. antallet af gennemfløjne sektorer, passage af tidszoner, søvnmangel, forstyrrelse af døgnrytmen, nattjeneste, placering, kumuleret tjenestetid i bestemte perioder, fordelingen af opgaver mellem besætningsmedlemmerne samt indsættelse af flere besætningsmedlemmer.
- 8.g. De i punkt 6.a, 6.d og 6.e omhandlede opgaver skal kontrolleres af en organisation med ansvar for den vedvarende sikring af luftdygtigheden, som ud over de i bilag I, punkt 3.a, anførte krav skal opfylde følgende betingelser:
 - i) organisationen skal være kvalificeret til at forestå vedligeholdelse af materiel, dele og apparatur, som den er ansvarlig for, eller have indgået en kontrakt med en sådan kvalificeret organisation for det pågældende materiel, dele og apparatur
 - ii) organisationen skal udarbejde en organisationshåndbog, der til brug og vejledning for det berørte personale indeholder en beskrivelse af alle organisationens procedurer for vedvarende luftdygtighed, herunder i givet fald en beskrivelse af administrative ordninger mellem organisationen og den godkendte vedligeholdelsesorganisation”.