

**FRAMKVÆMDARREGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR
(ESB) 2021/2237****2023/EES/62/42****frá 15. desember 2021****um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 965/2012 að því er varðar kröfur varðandi starfrækslu í skertu skyggni og varðandi þjálfun og próf fyrir flugliða (*)**

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins,

með hliðsjón af reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/1139 frá 4. júlí 2018 um sameiginlegar reglur um almenningsflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins og um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 2111/2005, (EB) nr. 1008/2008, (ESB) nr. 996/2010, (ESB) nr. 376/2014 og tilskipunum Evrópuþingsins og ráðsins 2014/30/ESB og 2014/53/ESB og um niðurfellingu á reglugerðum Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 552/2004 og (EB) nr. 216/2008 og reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3922/91 ⁽¹⁾, einkum 23. gr. (1. mgr.), 27. gr. (1. mgr.) og 31. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Flugrekendur og starfsfólk sem kemur að starfrækslu loftfara og einnig lögbær landsyfírvöld ættu að uppfylla viðeigandi grunnkröfur um flugrekstur sem eru settar fram í reglugerð (ESB) 2018/1139.
- 2) Í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012 ⁽²⁾ er mælt fyrir um ítarlegar reglur um flugrekstur. Uppfæra ætti gildandi reglur um starfrækslu í skertu skyggni til að tryggja að þær endurspegli nýlegar tækniframfarir í tengslum við ný flugvélakerfi og bestu starfsvenjur á sviði flugreksturs.
- 3) Til að tryggja öryggi á háu stigi í almenningsflugi í Sambandinu er nauðsynlegt að huga að starfrækslu í skertu skyggni á öllum viðeigandi sviðum flugs, þ.m.t. fyrsta lofthæfi, flugrekstur, veiting flugliðaskírteina og flugvellir, og taka tillit til reynslu á sviði flugs um heim allan og vísinda- og tækniframfara á sviði flugreksturs. Nýjar reglur ættu því að tryggja betra samræmi við kröfur Flugmálastjórnar Bandaríkjanna og gera kleift, að því marki sem gerlegt er, að fella inn í lög Sambandsins síðustu breytingar á stöðlunum sem Alþjóðflugmálastofnunin (ICAO) hefur samþykkt, þ.e. I. hluta (11. útg.), II. hluta (10. útg.) og III. hluta (9. útg.) 6. viðauka Alþjóðflugmálastofnunarinnar að því er varðar starfrækslu í skertu skyggni og íðorðanotkun á sviði blindaðflugs.
- 4) Þar að auki ætti að tryggja öryggi þyrluflugs samkvæmt blindflugsreglum, þ.m.t. aðflug og brottför um geimhnit. Fram að þessu hefur þyrluflug í meginatriðum farið fram samkvæmt sjónflugsreglum og því hafa reglur um þyrluflug verið þróaðar frekar. Nú liggur þó fyrir ný nálgun sem er sérsniðin að þyrlum í aðflugi og brottflugi um geimhnit, auk flugleiða þyrlna í lægri flughæðum, sem gerir kleift að fljúga þyrlum samkvæmt blindflugsreglum. Því ætti að breyta starfrækslureglum til samræmis við það.
- 5) Til að auka öryggi á kostnaðarhagkvæman hátt ætti að setja fram nýjar þjálfunarkröfur um sérstaka starfrækslu (SPO), um starfrækslu þyrlna í fjölstjórnarumhverfi, um meiri notkun flugherma sem og um notkun fleiri mismunandi atburða í tengslum við þjálfun og próf í flutningaflugi (CAT) með þyrlum.
- 6) Nýju reglurnar ættu að vera frammistöðu- og áhættumiðaðar til að taka mið af stöðugum tækniframförum. Þær ættu ekki að vera háðar tiltekinni tækni og vera auðbreytanlegar þegar fram í sækir svo forðast megi of mikil tengsl við tilteknar tæknilausnir.

(*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 450, 16.12.2021, bls. 21. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 119/2023 frá 28. apríl 2023 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn (bíður birtingar).

(1) Stjtið. ESB L 212, 22.8.2018, bls. 1.

(2) Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012 frá 5. október 2012 um tæknilegar kröfur og stjórnsýslumeðferðir er varða flugrekstur samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 (Stjtið. ESB L 296, 25.10.2012, bls. 1).

- 7) Nýju reglurnar ættu að stuðla að meiri skilvirkni á grunni tæknilegra framfara og hagnýtri notkun nýrrar, háþróaðrar tækni á borð við sjónaukandi kerfi í flugi (e. *enhanced flight vision systems* (EFVS-kerfi)), auk notkunar á háþróðuðu nýju verklagi í flugi sem styður við starfrækslu í skertu skyggni. Einnig ætti að leitast við að nota nýstárleg þjálfunarúrræði við þjálfun og próf fyrir flugliða.
- 8) Nýju reglurnar um starfrækslu í skertu skyggni og þjálfun og próf fyrir flugliða ættu að stuðla að jöfnum samkeppniskilyrðum fyrir alla aðila á innri loftflutningamarkaði Sambandsins og bæta samkeppnishæfni flugiðnaðarins í Sambandinu.
- 9) Samræma ætti, að svo miklu leyti sem unnt er, flugvallarlágmörk flutningaflugs (CAT), starfrækslu flókinna, vélknúinna loftfara sem er ekki í ábataskyni (NCC) og sérstakrar starfrækslu (SPO). Einnig ætti að einfalda kröfur um starfrækslu loftfara í skertu skyggni, annarra en flókinna, vélknúinna loftfara sem er ekki í ábataskyni til að hvetja til notkunar blindflugsreglna.
- 10) Á grundvelli reynslu af starfrækslu og að teknu tilliti til eðlis hennar og þess að um minni áhættu sé að ræða ættu tilteknar tilslakanir á kröfum um þjálfun og próf fyrir flugliða, sem áður giltu einungis um flutningaflug, einnig að ná til sérstakrar starfrækslu og starfrækslu flókinna, vélknúinna loftfara sem er ekki í ábataskyni. Þróun starfrækslu hefur sýnt fram á að unnt er að viðhalda tilskildu öryggisstigi með vægari og sveigjanlegri kröfum. Á sama hátt ætti að veita litlum þyrlurekendum aukinn sveigjanleika að því er varðar starfrækslu mismunandi tegunda eða afbrigða loftfara. Litlar, einfaldar tegundir eins hreyfils þyrlna sem haga sér á svipaðan hátt við venjulegar aðstæður og neyðaraðstæður ættu einnig að njóta góðs af sumum þeim einföldunum sem eru nú þegar fyrir hendi innan flugvélarflokksáritunar.
- 11) Því ætti að breyta reglugerð (ESB) nr. 965/2012 til samræmis við það til að koma grunnkröfunum, sem gerðar eru varðandi flugrekstur í V. viðauka við reglugerð (ESB) 2018/1139, að fullu til framkvæmdar.
- 12) Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins hefur útbúið drög að framkvæmdarreglum og lagt þau fyrir framkvæmdastjórnina með álit nr. 02/2021 ⁽³⁾ í samræmi við 1. mgr. 76. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139.
- 13) Ráðstafanirnar, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, eru í samræmi við álit nefndarinnar sem komið var á fót skv. 127. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. gr.

Breytingar á reglugerð (ESB) nr. 965/2012

Reglugerð (ESB) nr. 965/2012 er breytt sem hér segir:

- 1) Í stað iv. liðar a-liðar 2. mgr. 5. gr. kemur eftirfarandi:

„iv. starfrækslu í lélegu skyggni (LVO) eða starfrækslu með rekstrarlegum ávinningi,“.

- 2) Ákvæðum I., II., III., IV., V., VI., VII. og VIII. viðauka er breytt í samræmi við viðaukann við þessa reglugerð.

2. gr.

Gildistökudagur og framkvæmd

Reglugerð þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

Hún kemur til framkvæmda frá og með 30. október 2022.

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

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Brussel 15. desember 2021.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

Ursula VON DER LEYEN

forseti.

VIÐAUKI

Ákvæðum I., II., III., IV., V., VI., VII. og VIII. viðauka við reglugerð (ESB) nr. 965/2012 er breytt sem hér segir:

1) Ákvæðum I. viðauka er breytt sem hér segir:

a) Eftirfarandi 6. lið er bætt við:

„6) „flugvallarlágmörk“: nothæfismörk flugvallar við:

- a) flugtak, gefin upp sem gildi fyrir flugbrautarskyggni (RVR) og/eða skyggni og, ef nauðsyn krefur, skýjahulu,
- b) landingu í tvívíddarblindaðflugi, gefin upp sem gildi fyrir skyggni og/eða flugbrautarskyggni, lágmarkslækkunarflughæð/lágmarkslækkunarhæð (MDA/H) og, ef nauðsynlegt krefur, skýjahulu,
- c) landingu í þrívíddarblindaðflugi, gefin upp sem gildi fyrir skyggni og/eða flugbrautarskyggni og ákvörðunarflughæð/ákvörðunarhæð (DA/H) sem samsvarar viðkomandi tegund og/eða flokki aðflugs,“.

b) Ákvæði 11. liðar falla brott.

c) Ákvæði 13.–16. liðar falla brott.

d) Eftirfarandi 18. lið a er bætt við:

„18a) „skýjahula“: hæð frá yfirborði jarðar eða frá vatnsyfirborði upp að neðra borði lægsta skýjalags, undir 6000 m (20 000 fetum), sem þekur meira en helming himinhvolfsins,“.

e) Í stað 20. liðar kemur eftirfarandi:

„20) „hringaðflug“: sjónflugshluti hringaðflugs,“.

f) Eftirfarandi 20. lið a er bætt við:

„20a) „hringaðflug“: blindaðflug af tegund A til að koma loftfari á rétta stefnu til landingar á flugbraut eða á lokaaðflugs- og flugtakssvæði (FATO) sem vegna staðsetningar sinnar liggur ekki vel við beinu aðflugi,“.

g) Í stað 27. liðar kemur eftirfarandi:

„27) „lokaaðflug með samfelldri lækkun“ (CDFA): aðferð, sem er í samræmi við verklag fyrir stöðugt aðflug, til að fljúga lokakafli í blindaðflugi samkvæmt grunnaðflugsverklagi í blindflugi (NPA) með samfelldri lækkun án þess að rétta loftfarið af úr flughæð/hæð sem er við eða fyrir ofan fast flughæðar-/hæðarmið lokaaðflugs:

- a) að því er varðar beint aðflug, í punkt sem er u.þ.b. 15 m (50 fetum) fyrir ofan þröskuld flugbrautarinnar, sem er lent á, eða punkt þar sem sléttung hefst eða
- b) að því er varðar hringaðflug, þar til lágmarkslækkunarflughæð/lágmarkslækkunarhæð (MDA/H) eða sjónflugshæð yfir sjó eða landi er náð,“.

h) Eftirfarandi 35. lið a er bætt við:

„35a) „ákvörðunarflughæð (DA) eða ákvörðunarhæð (DH)“: tiltekin flughæð eða hæð í þrívíddarblindaðflugi þar sem hefja verður fráflugsverklag ef tilskilið kennileiti til að halda aðfluginu áfram hefur ekki verið ákvarðað,“.

i) Í stað 46. liðar kemur eftirfarandi:

„46) „sjónaukandi kerfi í flugi“ (e. *enhanced flight vision system* (EFVS-kerfi)): rafrænn búnaður sem sýnir fluglíðum mynd í rauntíma, með hjálp nema, af staðfræðilegum ytri aðstæðum (náttúrulegum eða manngerðum sérkennum staðar eða svæðis, einkum þannig að innbyrðis afstaða þeirra og hæð sé sýnd) með því að nota myndnema; kerfið er samþætt flugleiðsagnarkerfi og niðurstöður þess birtast á framrúðuskjá eða í sambærilegu skjákerfi; ef EFVS-kerfi er vottað í samræmi við viðeigandi kröfur um lofthæfi og flugrekandi er handhafi nauðsynlegs sérstaks samþykkis (ef þess er krafist) er heimilt að nota kerfið fyrir EFVS-starfrækslu og gera þannig starfrækslu með rekstrarlegum ávinningi mögulega,“.

j) Eftirfarandi 46. lið a og 46. lið b er bætt við:

„46a) „EFVS-starfræksla“: starfræksla þar sem skyggni krefst þess að notað sé EFVS-kerfi í stað náttúrulegrar sjónar til að framkvæma aðflug eða landingu, auðkenna nauðsynleg kennileiti eða stjórna landingarbruni,

46b) „EFVS 200-starfræksla“: starfræksla með rekstrarlegum ávinningi þar sem skyggni krefst þess að notað sé EFVS-kerfi niður að 200 fetum fyrir ofan lokaadflugs- og flugtakssvæði eða þröskuld flugbrautar. Frá þeim punkti að landingu er notuð náttúruleg sjón; flugbrautarskyggni skal ekki vera undir 550 m.“

k) Í stað 47. liðar kemur eftirfarandi:

„47) „sjónaukandi kerfi“ (e. *enhanced vision system*, EVS): rafrænn búnaður sem sýnir flugliðum í rauntíma raunverulega mynd af staðfræðilegum ytri aðstæðum (náttúrulegum eða manngerðum sérkennum staðar eða svæðis, einkum þannig að innbyrðis afstaða þeirra og hæð sé sýnd) með því að nota myndnema.“

l) Eftirfarandi 48. lið b er bætt við:

„48b) „lokakafli í blindaðflugi“ (FAS): sá hluti blindaðflugsverklags (IAP) þar sem uppstilling og lækun fyrir landingu eiga sér stað.“

m) Eftirfarandi 52. lið a er bætt við:

„52a) „hætt við landingu“: umskipti frá aðflugi yfir í stöðugt klifur; þetta felur í sér flugbrögd sem eru framkvæmd við eða yfir lágmarkslækkunarflughæð/lágmarkslækkunarhæð (MDA/H) eða ákvörðunarflughæð/ákvörðunarhæð (DA/H) eða undir ákvörðunarflughæð/ákvörðunarhæð (DA/H) (landing sem óvænt er hætt við).“

n) Í stað 55. liðar kemur eftirfarandi:

„55) „lendingarkerfi með framrúðuskjámynd“ (HUDLS): heildarflugvélakerfi sem veitir flugmanninum leiðsögn með framrúðuskjámynd til að gera honum annaðhvort kleift að hafa stjórn á flugvélinni eða vakta sjálfstýringu við flugtak (ef við á), aðflug og landingu (og landingarbrun ef við á) eða þegar hætt er við landingu. Það tekur til allra nema, tölva, aflagjafa, vísbendinga og stjórnækja.“

o) Ákvæði 56. liðar falla brott.

p) Eftirfarandi 69. lið d og 69. lið e er bætt við:

„69d) „blindaðflug“: aðflug og landing með stjórnækjum fyrir leiðsögu sem byggist á blindaðflugsverklagi. Unnt er að framkvæma blindaðflug á tvo eftirfarandi vegu:

a) með tvívíddarblindaðflugi þar sem eingöngu er notuð leiðsaga í láréttum fleti og

b) með þrívíddarblindaðflugi þar sem bæði er notuð leiðsaga í láréttum og lóðréttum fleti,

69e) „blindaðflugsverklag“ (IAP): röð fyrirfram ákveðinna flugbragða út frá flugmælum með tiltekinni vörn gegn hindrunum frá upphafi frumaðflugsmiðs eða, eftir atvikum, frá upphafi skilgreindrar komuleiðar að þeim punkti þegar hægt er að ljúka landingu og, ef landingu er ekki lokið, að staðsetningu þar sem biðflug eða viðmiðanir um hindranabil á flugleiðinni eiga við. Blindaðflugsverklag er flokkað sem hér segir:

a) „grunnaðflugsverklag“ (NPA): blindaðflugsverklag fyrir tvívíddarblindaðflug af tegund A,

b) „aðflug með leiðsögn í lóðréttum fleti“ (APV): blindaðflugsverklag sem byggist á hæfisbundinni leiðsögu fyrir þrívíddarblindaðflug af tegund A,

c) „nákvæmisaðflugsverklag“ (PA): blindaðflugsverklag sem byggist á leiðsögukerfum fyrir þrívíddarblindaðflug af tegund A eða B.“

- q) Eftirfarandi 72. lið b er bætt við:
- „72b) „leiðarflugspróf“: próf sem flugrekandi leggur fyrir flugmann eða sérhæfðan flugverja til að sýna fram á hæfni við að framkvæma hefðbundið leiðarflug sem lýst er í rekstrarhandbókinni,“.
- r) Í stað 74. og 75. liðar kemur eftirfarandi:
- „74) „starfræksla í lélegu skyggni“ (LVO): starfræksla í aðflugi eða flugtaki á flugbraut þar sem flugbrautarskyggni er minna en 550 m eða ákvörðunarhæð er undir 200 fetum,
- 75) „flugtak í lélegu skyggni“ (LVTO): flugtak þar sem flugbrautarskyggni er minna en 550 m,“.
- s) Ákvæði 76. liðar falla brott.
- t) Eftirfarandi 78. lið c er bætt við:
- „78c) „lágmarkslækkunarflughæð“ (MDA) eða „lágmarkslækkunarhæð“ (MDH): tiltekin flughæð eða hæð í tvívíddarblindaðflugi eða hringaðflugi en fyrir neðan hana má ekki lækka flug án þess að kennileitið, sem krafist er, sjáist,“.
- u) Ákvæði 83. liðar falla brott.
- v) Eftirfarandi 85. lið a er bætt við:
- „85a) „flughæð sem veitir lausn frá hindrun“ (OCA) eða „hæð sem veitir lausn frá hindrun“ (OCH): lægsta flughæð eða lægsta hæð yfir landhæð viðkomandi þröskuldar flugbrautar eða landhæð flugvallar, eftir því sem við á, notuð til að ákvarða samræmi við viðeigandi viðmiðun fyrir hindranabil,“.
- w) Eftirfarandi 91. lið a er bætt við:
- „91a) „rekstrarlegur ávinningur“ (e. *operational credit*): ávinningur við rekstur þróaðra loftfara sem gera kleift að nota lægri flugvallarlágmörk en þau sem flugrekandi myndi vanalega ákvarða fyrir venjulegt loftfar en þetta grundvallast á nothæfi þróaðra loftfarskerfa sem nýta fyrirbyggjandi ytri innviði. Lægri starfrækslulágmörk gætu falið í sér lægri ákvörðunarhæð/ákvörðunarflughæð eða lágmarkslækkunarhæð/lágmarkslækkunarflughæð, minni kröfur um skyggni eða minni kröfur um búnað á jörðu niðri eða sambland af þessu,“.
- x) Í stað 92. liðar kemur eftirfarandi:
- „92) „hæfnipróf á vegum flugrekanda“: próf sem flugrekandi leggur fyrir flugmann eða sérhæfðan flugverja til að sýna fram á hæfni við framkvæmd verklags við eðlilegar aðstæður, óvenjulegar aðstæður og í neyðartilvikum,“.
- y) Eftirfarandi 120. lið c, 120. lið d og 120. lið e er bætt við:
- „120c) „þjálfun til að öðlast færni“: þjálfun sem er skipulögð til að ná endanlegum frammistöðumarkmiðum auk þess að veita fullnægjandi tryggingu fyrir því að einstaklingur, sem hefur hlotið þjálfun, sé ávallt fær um að framkvæma tiltekin verkefni á öruggan og skilvirkan hátt,
- 120d) „blindaðflug af tegund A“: blindaðflug með lágmarkslækkunarhæð eða ákvörðunarhæð sem er við eða yfir 250 fetum,
- 120e) „blindaðflug af tegund B“: starfræksla með ákvörðunarhæð undir 250 fetum. Blindaðflug af tegund B er flokkað sem hér segir:
- a) I. flokkur (CAT I): ákvörðunarhæð sem er ekki undir 200 fetum og með annaðhvort skyggni sem er ekki minna en 800 m eða flugbrautarskyggni sem er ekki minna en 550 m,
- b) II. flokkur (CAT II): ákvörðunarhæð sem er undir 200 fetum en ekki undir 100 fetum, og flugbrautar-skyggni sem er ekki minna en 300 m,
- c) III. flokkur (CAT III): ákvörðunarhæð sem er undir 100 fetum eða ákvörðunarhæð er engin og flugbrautarskyggni sem er minna en 300 m eða takmörk flugbrautarskyggnis eru engin,“.

z) Eftirfarandi 124. lið a er bætt við:

„124a) „skyggni“: skyggni sem notað er í flugi og er lengri vegalengdin af þessum tveimur:

- a) mesta fjarlægð sem unnt er að sjá og greina dökkt fyrirbæri af viðeigandi stærð sem staðsett er nærri jörðu og ber við ljósan bakgrunn og
- b) mesta fjarlægð sem unnt er að sjá og greina ljós með ljósstyrknum 1000 kandela á móti óupplýstum bakgrunni,“.

aa) Í stað 125. og 126. liðar kemur eftirfarandi:

„125) „sjónaðflug“: aðflug samkvæmt blindflugi þar sem blindaðflugi eða hluta af því er ekki lokið samkvæmt verklagi og aðflug fer fram með hliðsjón af kennileitum á jörðu niðri,

126) „veðurfær flugvöllur“: viðunandi flugvöllur þar sem, á þeim tíma sem fyrirhugað er að nota flugvöllinn, veðurskeyti eða veðurspár, eða sambland af þessu tvennu, gefa til kynna að veðurskilyrði verði við eða fyrir ofan tilskilin flugvallarlágmörk og að skýrslur um yfirborðsástand flugbrautar gefi til kynna að unnt verði að lenda á öruggan hátt,“.

2) Í stað II. viðbætur við II. viðauka kemur eftirfarandi:

„II. viðbætur

REKSTRARFORSKRIFTIR (með fyrirvara um samþykkt skilyrði í rekstrarhandbókinni)				
Samskiptaupplýsingar útgáfufyrivalds Símanúmer (1): _____ Bréfasími: _____ Tölvupóstfang: _____				
Flugrekandaskírteini (2):	Nafn flugrekanda (3):	Dagsetning (4):	Undirskrift:	
Starfar undir viðskiptaheitinu				
Rekstrarforskriftir nr.:				
Tegund loftfars (5): Skrásetningarmerki (6):				
Tegundir starfrækslu: Flutningaflug <input type="checkbox"/> Farþegar <input type="checkbox"/> Farmur <input type="checkbox"/> Annað (7): _____				
Flugsvæði (8):				
Sérstakar takmarkanir (9):				
Sérstök samþykki:	Já	Nei	Forskriftir (10)	Athugasemdir
Hættulegur varningur:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Starfræksla í lélegu skyggni				
Flugtak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR (11):.. m	
Aðflug og landing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT (12)..... DA/H: fet, RVR:... m	
Rekstrarlegur ávinningur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT (13).....DA/H: fet, RVR:... m	
Minnkaður <input type="checkbox"/> Á ekki við lágmarkshæðaraðskilnaður (RVSM) (14)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Fjarflug (ETOPS) (15) <input type="checkbox"/> Á ekki við	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Hámarksfjarflugstími (16): mín.	
Leiðsöguforskriftir fyrir starfrækslu þar sem notast er við margþætta, hæfisbundna leiðsögu (17)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(18)
Lágmarkskröfur um nákvæmni í flugleiðsögu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Starfræksla eins hreyfils flugvéla með hverfihreyfli að næturlagi eða við blindflugsskilyrði (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(19)	
Þyrluflug með aðstoð nætursjónkerfis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Híflingar með þyrlu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Sjúkraflug með þyrlu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Starfræksla þyrlu á hafi úti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Þjálfun öryggis- og þjónustuliða (20)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Útgáfa staðfestingarvottorðs fyrir öryggis- og þjónustuliða (21)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Notkun EFB-forrita af gerð B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(22)	
Áframhaldandi lofthæfi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(23)	
Annað (24)				

(1) Símanúmer lögbæra yfirvaldsins, þ.m.t. landskóði. Gefa á upp tölvupóstfang auk bréfsímanúmers ef það er fyrir hendi.

(2) Hér skal sett inn númer tilheyrandi flugrekandaskírteinis.

(3) Hér skal sett inn skráð heiti flugrekanda og viðskiptaheiti flugrekanda, ef annað. Hér skal setja inn „starfar undir“ fyrir framan viðskiptaheitið.

(4) Útgáfudagur rekstrarforskrifta (dd-mm-áááá) og undirskrift fulltrúa lögbærs yfirvalds.

(5) Hér skal setja inn kóða Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um framleiðanda loftfars, tegund og röð eða aðalröð, ef tiltekin röð hefur verið tilgreind (t.d. Boeing-737-3K2 eða Boeing-777-232).

(6) Skrásetningarkerkin eru annaðhvort tilgreind í rekstrarforskriftum eða í rekstrarhandbókinni. Í seinna tilvikinu verða tilheyrandi rekstrarforskriftir að vísa til viðeigandi síðu í rekstrarhandbókinni. Ef sérstök samþykki eiga ekki öll við um tegund loftfarsins má færa skrásetningarkerki loftfarsins í dálkinn „athugasemdir“ fyrir sérstaka samþykkið.

(7) Hér skal tilgreina aðrar tegundir flutnings (t.d. sjúkraflug).

(8) Hér skal gefa upp landfræðileg svæði þar sem starfræksla er heimiluð (með vísun í landfræðileg hnit eða tilteknar flugleiðir, flugupplýsingasvæði eða landamæri þjóðríkja eða landsvæða).

(9) Hér skal gefa upp gildandi, sérstakar takmarkanir (t.d. einungis sjónflug (VFR), einungis að degi til o.s.frv.).

(10) Í þennan dálk skal skrá rýmstu viðmiðanirnar fyrir hvert samþykki eða tegund samþykkis (með viðeigandi viðmiðun).

(11) Hér skal setja inn samþykkt lágmarksflugbrautarskyggni við flugtak í metrum. Nota má eina línu fyrir hvert samþykki ef mismunandi samþykki hafa verið veitt.

(12) Hér skal setja inn viðeigandi flokk nákvæmnisáðflugs: II. flokkur (CAT II) eða III. flokkur (CAT III). Hér skal setja lágmarksflugbrautarskyggni (RVR) í metrum og ákvörðunarhæð (DH) í fetum. Ein lína er notuð fyrir hvern skráðan flokk áðflugs.

(13) Hér skal setja inn viðeigandi rekstrarlegan ávinning: SA CAT I, SA CAT II, EFVS o.s.frv. Hér skal setja lágmarksflugbrautarskyggni (RVR) í metrum og ákvörðunarhæð (DH) í fetum. Ein lína er notuð fyrir hvern skráðan rekstrarlegan ávinning.

(14) Aðeins má haka við í kassann „á ekki við“ ef hámarksflughæð loftfars er undir fluglagi 290.

(15) Fjarflug (ETOPS) á, sem stendur, aðeins við um tveggja hreyfla loftför. Því má haka við í kassann „á ekki við“ ef loftfarstegundin hefur færri eða fleiri en tvo hreyfla.

(16) Hér má einnig skrá takmörk vegalengdar (í sjómílum) sem og gerð hreyfils.

(17) Hæfisbundin leiðsaga (PBN): ein lína notuð fyrir hvert sérstakt samþykki fyrir margþættri, hæfisbundinni leiðsögu (t.d. RNP AR APCH) og viðeigandi takmarkanir skráðar í dálkana „Forskrift“ og/eða „Athugasemdir“. Samþykki, sem tengist sérstöku verklagi fyrir sérstaka starfrækslu samkvæmt RNP AR APCH má skrá í rekstrarforskriftirnar eða rekstrarhandbókina. Í seinna tilvikinu verða tilheyrandi rekstrarforskriftir að vísa til hlutaðeigandi síðu í rekstrarhandbókinni.

(18) Tilgreina skal hvort sérstaka samþykkið sé takmarkað við tiltekna flugbrautarenda eða flugvelli eða bæði.

(19) Hér skal setja inn viðeigandi flugskrokks- eða hreyfilssamsetningu.

(20) Samþykki fyrir því að halda þjálfunarnámskeið og próf, sem umsækjendur þurfa að ljúka til að hægt sé að gefa út staðfestingarvottorð fyrir öryggis- og þjónustuliða, eins og tilgreint er í CC-hluta í V. viðauka við reglugerð (ESB) nr. 1178/2011.

(21) Samþykki fyrir því að gefa út staðfestingarvottorð fyrir öryggis- og þjónustuliða, eins og tilgreint er í CC-hluta í V. viðauka við reglugerð (ESB) nr. 1178/2011.

(22) Skráin yfir EFB-forrit af gerð B skal fylgja ásamt tilvísun í EFB-vélbúnaðinn (fyrir færanlegar rafrænar flugtöskur). Skráin er annaðhvort tilgreind í rekstrarforskriftunum eða í rekstrarhandbókinni. Í seinna tilvikinu verða tilheyrandi rekstrarforskriftir að vísa til viðeigandi síðu í rekstrarhandbókinni.

(23) Nafn þess einstaklings eða stofnunar sem ber ábyrgð á því að tryggja áframhaldandi lofthæfi loftfars og vísun í reglugerðina, sem inniheldur þessa kröfu, þ.e. G-kafla í I. viðauka (M-hluta) við reglugerð (ESB) nr. 1321/2014.

(24) Hér má setja önnur samþykki eða gögn með því að nota eina línu (eða reit með mörgum línur) fyrir hverri heimild (t.d. skambrautarlendingar, starfræksla í bröttu aðflugi, stytt tilskilin lendingarvegalengd, þyrluflug að eða frá almannahéillastað, þyrluflug yfir ótryggu umhverfi sem staðsett er utan þéttbýlis, þyrluflug án getu til að nauðlenda með öruggum hætti, starfræksla með auknum beygjuhalla, mesta leyfilega fjarlægð tveggja hreyfla flugvéla frá viðunandi flugvelli án fjarflugsleyfis).EASA-eyðublað nr. 139, 7. útgáfa.“

3) Ákvæðum III. viðauka er breytt sem hér segir:

a) Eftirfarandi breytingar eru gerðar á ORO.FC.100:

i. Eftirfarandi f-lið er bætt við:

„f) Sértekur kröfur fyrir þyrluflug

Ef þyrla er starfrækt með tveimur flugmönnum í áhöfn skal hvor flugmaður annaðhvort:

- 1) hafa vottorð um að námskeiði í áhafnarsamstarfi (MCC) á þyrlum hafi verið lokið með fullnægjandi árangri í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 1178/2011 eða
- 2) hafa a.m.k. 500 flugtíma sem flugmaður í fjölstjórnarumhverfi.“

ii. Í stað d-liðar kemur eftirfarandi:

„d) Heimilt er að flugliði með tilskilin réttindi leysi annan flugliða af við stjórnækin á flugi.“

b) Í stað ORO.FC.105 kemur eftirfarandi:

„ORO.FC.105 Tilnefning sem flugstjóri

- a) Í samræmi við lið 8.6 í V. viðauka við reglugerð (ESB) 2018/1139 skal flugrekandi tilnefna einn af flugliðunum, sem hefur réttindi sem flugstjóri í samræmi við I. viðauka (FCL-hluta) við reglugerð (ESB) nr. 1178/2011, sem flugstjóra.
- b) Flugrekandinn skal aðeins tilnefna flugliða sem flugstjóra ef allt eftirfarandi á við:
 - 1) flugliðinn hefur þá lágmarksreynslu sem tilgreind er í rekstrarhandbókinni,
 - 2) flugliðinn hefur fullnægjandi þekkingu á flugleiðinni eða svæðinu sem fljúga á yfir og á flugvöllum, þ.m.t. varaflugvöllum, búnaði og verklagi sem á að nota,
 - 3) flugliði hefur lokið flugstjóránámskeiði flugrekandans í fjölstjórnarumhverfi, ef hann hækkar úr stöðu aðstoðarflugmanns í stöðu flugstjóra.
- c) Í tilviki starfrækslu flugvéla og þyrlna í ábataskyni skal flugstjórinn eða flugmaðurinn, sem kann að verða falin stjórn flugsins, hafa hlotið fyrirfram kynningarþjálfun á flugleiðinni eða svæðinu sem fljúga á yfir og á þeim flugvöllum, búnaði og verklagi sem nota á og skal hann viðhalda þessari þekkingu sem hér segir:
 - 1) viðhalda skal þekkingu á viðkomandi flugvelli með því að fljúga a.m.k. einu sinni til flugvallarins á 12 mánaða tímabili,
 - 2) viðhalda skal þekkingu á flugleið eða svæði með því að fljúga a.m.k. einu sinni á flugleiðinni eða yfir svæðið á 36 mánaða tímabili. Til viðbótar er gerð krafa um upprifjunarþjálfun varðandi þekkingu á flugleið eða svæði ef ekki er flogið á flugleið eða yfir svæði í 12 mánuði á 36 mánaða tímabilinu.
- d) Þrátt fyrir c-lið má í stað kynningarþjálfunar á flugleið og flugvöllum, ef um er að ræða flug samkvæmt sjónflugsglum að degi til á flugvélum og þyrlum í afkastagetuflokki B og C, koma kynningarþjálfun varðandi svæði.“

c) Í stað ORO.FC.125 kemur eftirfarandi:

„ORO.FC.125 Mismunarþjálfun, kynningarþjálfun, þjálfun í notkun búnaðar og verklags

- a) Flugliðar skulu ljúka mismunarþjálfun eða kynningarþjálfun þegar þess er krafist skv. I. viðauka (FCL-hluta) við reglugerð (ESB) nr. 1178/2011.
- b) Flugliðar skulu ljúka þjálfun í notkun búnaðar og verklags þegar skipt er um búnað eða verklag sem krefst viðbótarþekkingar á þeim flugvélum eða afbrigðum búnaðar eða verklagi sem flugliðarnir í raun nota.
- c) Í rekstrarhandbókinni skal tilgreina hvenær slíkrar mismunarþjálfunar eða kynningarþjálfunar eða þjálfunar í notkun búnaðar og verklags er krafist.“

d) Í stað a-liðar ORO.FC.130 kemur eftirfarandi:

„a) Sérhver flugliði skal árlega ljúka reglubundinni flugþjálfun og þjálfun á jörðu niðri sem er viðeigandi fyrir þá tegund og afbrigði og fylgibúnað loftfarsins sem hann starfrækir, þ.m.t. þjálfun í staðsetningu og notkun alls neyðar- og öryggisbúnaðar um borð í loftfarinu.“

e) Í stað ORO.FC.140 kemur eftirfarandi:

„ORO.FC.140 Starfræksla á fleiri en einni tegund eða afbrigði loftfars

a) Flugliðar, sem starfa á fleiri en einni tegund eða afbrigði loftfars, skulu uppfylla kröfur, sem mælt er fyrir um í þessum kafla, fyrir hverja tegund eða afbrigði, nema ávinningur tengdur þjálfun og prófi, sem og kröfur um nýfengna flugreynslu, sé skilgreindur í skyldubundna hluta gagnanna um örugga starfrækslu sem kveðið er á um í reglugerð (ESB) nr. 748/2012 fyrir viðeigandi tegundir eða afbrigði.

b) Flugrekandinn getur skilgreint hópa af tegundum eins hreyfils þyrlna. Hæfnipróf á vegum flugrekanda á eina tegund þyrlna skal gilda fyrir allar aðrar tegundir þyrlna innan hópsins ef bæði eftirfarandi skilyrði eru uppfyllt:

- 1) hópurinn tekur annaðhvort eingöngu til einshreyfilsþyrlna með hverfilhreyflum, sem er flogið samkvæmt sjónflugsreglum, eða einshreyfilsþyrlna með strokkhreyflum sem er flogið samkvæmt sjónflugsreglum,
- 2) að því er varðar flutningaflug skulu a.m.k. fara fram tvö hæfnipróf á vegum flugrekanda fyrir hvora tegund á þriggja ára tímabili.

c) Að því er varðar sérstaka starfrækslu er heimilt að meta til ávinnings þá þætti þjálfunar í loftfari/flughermisþjálfu (FSTD) og varðandi hæfnipróf á vegum flugrekanda, sem taka til viðeigandi atriða sem varða sérhæfða verkefnið og tengjast ekki tegund eða hópi tegunda, fyrir aðra hópa eða tegundir á grundvelli áhættumats sem flugrekandinn framkvæmir.

d) Að því er varðar starfrækslu á einni tegund eða afbrigði þyrllu, sem er notuð til að framkvæma nægilega sambærilega starfrækslu, skal hvert leiðarflugspróf framlengja gildistíma leiðarflugsprófs fyrir aðrar tegundir eða afbrigði þyrlna ef leiðarflugspróf á til skiptis við um tegundir eða afbrigði.

e) Í rekstrarhandbókinni skal tilgreina viðeigandi verklag og allar starfrækslutakmarkanir fyrir hvers konar starfrækslu á fleiri en einni tegund eða afbrigði loftfara.“

f) Eftirfarandi breytingar eru gerðar á ORO.FC.145:

i. Í stað c- og d-liðar kemur eftirfarandi:

„c) Ef um er að ræða flutningaflug skal lögbært yfirvald samþykkja áætlanir um þjálfun og próf, þ.m.t. námskrár og aðferðir við að framkvæma áætlunina, t.d. með því að nota einstakan flughermisþjálfu (FSTD) og aðrar þjálfunarlausnir.

d) Flughermisþjálfinn, sem er notaður til að uppfylla kröfur þessa kafla, skal vera viðurkenndur í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 1178/2011 og skal hann vera eins nákvæm eftirmynd af loftfarinu, sem flugrekandinn notar, og unnt er. Muninum á flughermisþjálfu og loftfari skal lýst og komið á framfæri með kynningu eða þjálfun, eins og við á.“

ii. Eftirfarandi f- og g-lið er bætt við:

„f) Flugrekandinn skal hafa eftirlit með gildi hvernar reglubundinnar þjálfunar og prófs.

g) Gildistíminn, sem gerð er krafa um í þessum kafla, hefst frá og með lokum þess mánaðar sem nýfengin flugreynsla, þjálfun eða próf fór fram.“

g) Eftirfarandi breytingar eru gerðar á ORO.FC.146:

i. Í stað b-liðar kemur eftirfarandi:

„b) Að því er varðar flugþjálfun og flughermisþjálfun, próf og mat skal starfsfólkið, sem sér um þjálfunina og framkvæmd prófs eða mats, hafa réttindi í samræmi við I. viðauka (FCL-hluta) við reglugerð (ESB) nr. 1178/2011. Þar að auki skal starfsfólkið, sem veitir þjálfun og stýrir prófi í tengslum við sérstaka starfrækslu, hafa tilskilin réttindi fyrir viðkomandi starfrækslu.“

- ii. Í stað d-liðar kemur eftirfarandi:
- „d) Þrátt fyrir b-lið má hæfnismat í leiðarflugi vera í höndum flugstjóra með tilskilin réttindi sem er tilnefndur af flugrekanda sem fylgir samræmingaráætlun um gagnadrifna flugþjálfun og um hæfnismatið (matsaðili fyrir hæfnismat í leiðarflugi).“
- iii. Eftirfarandi e-, f-, g- og h-lið er bætt við:
- „e) Þrátt fyrir b-lið getur þjálfun í loftfari/flughermisþjálfun og hæfniþróf á vegum flugrekanda verið í höndum flugstjóra með tilskilin réttindi sem er handhafi vottorðs fyrir flugkennara, tegundarkennara eða flugþjálfakennara og sem flugrekandi tilnefnir til einhverrar eftirfarandi starfrækslu:
- 1) flutningaflugs á þyrlum sem uppfyllir viðmiðanirnar sem skilgreindar eru í 2. lið b-liðar ORO.FC.005,
 - 2) flutningaflugs á þyrlum, öðrum en flóknum, vélknúnum þyrlum, sem flogið er að degi til og á flugleiðum þar sem flogið er með hliðsjón af kennileitum,
 - 3) flutningaflugs á flugvélum í afkastagetuflokki B sem uppfyllir viðmiðanirnar sem skilgreindar eru í 1. lið b-liðar ORO.FC.005.
- f) Þrátt fyrir b-lið getur þjálfun í loftfari/flughermisþjálfun og sönnun á hæfni/hæfniþrófi á vegum flugrekanda verið í höndum flugstjóra með tilskilin réttindi sem flugrekandi tilnefnir til einhverrar eftirfarandi starfrækslu:
- 1) sérstakrar starfrækslu,
 - 2) flutningaflugs á flugvélum sem uppfyllir viðmiðanirnar sem skilgreindar eru í 2. lið b-liðar ORO.FC.005.
- g) Þrátt fyrir b-lið er heimilt að leiðarflugspróf sé í höndum flugstjóra með viðeigandi réttindi sem flugrekandinn tilnefnir.
- h) Flugrekandinn skal tilkynna lögbæru yfirvaldi um þá einstaklinga sem voru tilnefndir skv. e- til g-lið.“
- h) Í stað d-liðar ORO.FC.200 kemur eftirfarandi:
- „d) Sérstakar kröfur fyrir þyrluflug
- Að því er varðar alla starfrækslu þyrlna með hámarksfjölda farþegasæta í sætafyrirkomulagi við starfrækslu fyrir fleiri en 19 og samkvæmt blindflugsreglum fyrir þyrlur með hámarksfjölda farþegasæta í sætafyrirkomulagi við starfrækslu fyrir fleiri en 9, skulu ekki vera færri en tveir flugmenn í áhöfn.“
- i) Eftirfarandi breytingar eru gerðar á ORO.FC.202:
- i. Í stað inngangsorðanna kemur eftirfarandi:
- Til að unnt sé að fljúga samkvæmt blindflugsreglum eða að nóttu til með að lágmarki einn flugmann í áhöfn skulu eftirfarandi atriði uppfyllt:“
- ii. Í stað b-liðar kemur eftirfarandi:
- „b) HÉR Á AÐ VERA EYÐA“.
- j) Eftirfarandi breytingar eru gerðar á ORO.FC.220:
- i. Í stað b-liðar kemur eftirfarandi:
- „b) Eftir að umskiptanámskeið er hafið skal flugliðanum ekki falið að taka flugvaktir á annarri tegund eða flokki loftfars fyrr en að námskeiði loknu eða eftir að því hefur verið hætt. Heimilt er að skrá flugverja, sem starfrækja aðeins flugvélar í afkastagetuflokki B, í flug á öðrum tegundum flugvéla í afkastagetuflokki B meðan á umskiptanámskeiði stendur, eftir því sem þurfa þykir, til að viðhalda starfrækslu. Heimilt er að skrá flugverja í flug á eins hreyfils þyrlum meðan á umskiptanámskeiði eins hreyfils þyrlna stendur, að því tilskildu að það hafi ekki áhrif á þjálfunina.“
- ii. Eftirfarandi f-lið er bætt við:
- „f) Ef starfræksluaðstæður, s.s. þegar sótt er um nýtt flugrekandaskírteini eða þegar nýrri tegund eða flokki loftfars er bætt við flotann, gera flugrekandanum ekki kleift að uppfylla kröfurnar í d-lið getur flugrekandinn skipulagt sérstakt umskiptanámskeið sem nota skal tímabundið fyrir takmarkaðan fjölda flugmanna.“

k) Í stað ORO.FC.230 kemur eftirfarandi:

„ORO.FC.230 Reglubundin þjálfun og próf

a) Sérhver flugliði skal ljúka reglubundinni þjálfun og prófi sem er viðeigandi fyrir þá tegund eða afbrigði og fylgibúnað loftfarsins sem hann starfrækir.

b) *Hæfnipróf á vegum flugrekanda*

- 1) Sérhver flugliði skal ljúka hæfniprófi á vegum flugrekanda sem hluta af eðlilega skipaðri áhöfn.
- 2) Þegar gerð er krafa um að flugliði starfi samkvæmt blindflugsreglum skal hæfnipróf á vegum flugrekanda framkvæmt án útsýnis, eins og við á.
- 3) Hæfnipróf á vegum flugrekanda skal gilda í sex almanaksmánuði. Fyrir starfrækslu á flugvélum í afkastagetuflokki B, samkvæmt sjónflugsreglum að degi til, sem fram fer á tímabilum sem eru ekki lengri en átta mánuðir samfellt skal eitt hæfnipróf á vegum flugrekanda nægja. Hæfniprófið skal fara fram áður en starfræksla flutningaflugs hefst.

c) *Leiðarflugspróf*

Hver flugliði skal ljúka leiðarflugsprófi á loftfarinu. Leiðarflugsprófið skal gilda í 12 almanaksmánuði.

d) *Þjálfun og próf í notkun neyðar- og öryggisbúnaðar*

Hver flugliði skal ljúka reglubundinni þjálfun og prófi í því sem lýtur að staðsetningu og notkun alls neyðar- og öryggisbúnaðar um borð í loftfarinu. Gildistími þjálfunar í notkun neyðar- og öryggisbúnaðar og prófs skal vera 12 almanaksmánuðir.

e) *Þjálfun í stjórnun áhafnarsamvinnu*

- 1) Hlutar úr þjálfun í stjórnun áhafnarsamvinnu skulu samþættir öllum viðeigandi stigum reglubundinnar þjálfunar.
- 2) Hver flugliði skal gangast undir sértæka áfangaðþjálfun í stjórnun áhafnarsamvinnu. Farið skal yfir öll helstu viðfangsefni þjálfunar í stjórnun áhafnarsamvinnu með því að skipta áfanganámsskeiðunum eins jafnt upp og kostur er yfir hvert þriggja ára tímabil.

f) Sérhver flugliði skal hljóta þjálfun á jörðu niðri og flugþjálfun í flughermisþjálfu eða í loftfari eða sambland þjálfunar í flughermisþjálfu og loftfari a.m.k. á 12 mánaða fresti.“

l) Í stað ORO.FC.235 kemur eftirfarandi:

„ORO.FC.235 Hæfni flugmanns til að starfa í hvoru flugmannssætinu sem er — flugvélar

a) Ef starf flugstjóra krefst þess að hann geti starfað í hvoru flugmannssætinu sem er og framkvæmt skyldustörf aðstoðarflugmanns eða annast störf í tengslum við þjálfun eða próf skal hann ljúka viðbótarþjálfun og prófi til að tryggja að hann sé fullfær um að stýra viðkomandi verklagi við venjulegar og óvenjulegar aðstæður og við neyðaraðstæður í hvoru sætinu sem er. Tilgreina skal slíka þjálfun og próf í rekstrarhandbókinni. Heimilt er að prófið fari fram samhliða hæfniprófi á vegum flugrekanda, sem mælt fyrir um í b-lið ORO.FC.230, eða innan áætlunarinnar um gagnadrifna flugþjálfun sem mælt er fyrir um í ORO.FC.231.

b) Viðbótarþjálfun og próf skal a.m.k. fela í sér eftirfarandi:

- 1) hreyfilbilun í flugtaki,
- 2) aðflug með einn hreyfil óstarfhæfan og hætt sé við landingu með einn hreyfil óstarfhæfan og
- 3) landingu með einn hreyfil óstarfhæfan.

- c) Gildistíminn skal vera 12 almanaksmánuðir. Að því er varðar flugrekendur með samþykkt áætlun um gagnadrifna flugþjálfun ákvarðast gildið af viðfangsefnum mats og þjálfunar í samræmi við ORO.FC.232.
 - d) Ef um er að ræða starfrækslu í sæti aðstoðarflugmanns skulu prófin, sem krafist er í ORO.FC.230, eða matið og þjálfunin, sem krafist er í ORO.FC.231, til að starfa í sæti flugstjóra þar að auki vera uppfærð og í gildi.
 - e) Flugmaður, sem leysir flugstjóra af hólmi við framkvæmd flugsins, skal, samhliða hæfniprófi á vegum flugrekanda, sem mælt er fyrir um í b-lið ORO.FC.230, eða matinu og þjálfuninni, sem krafist er í ORO.FC.231, sýna kunnáttu sína í æfingum og verklagi við störf sem venjulega væri ekki í hans verkahring. Ef munurinn á vinstra og hægri sæti er óverulegur má þjálfunin fara fram í hvoru sætinu sem er.
 - f) Flugmaður, sem ekki er flugstjóri en sem situr í flugstjóraseti, skal samhliða hæfniprófi á vegum flugrekanda, sem mælt er fyrir um í b-lið ORO.FC.230 eða mati og þjálfun, sem krafist er í ORO.FC.231, sýna kunnáttu sína í æfingum og verklagi við störf sem er í verkahring flugstjóra sem hefur það hlutverk að fylgjast með. Ef munurinn á vinstra og hægri sæti er óverulegur má þjálfun fara fram í hvoru sætinu sem er.“
- m) Eftirfarandi ORO.FC.236 er bætt við:

„ORO.FC.236 Hæfni flugmanns til að starfa í hvoru flugmannssætinu sem er — þylur

- a) Ef starf þylflugmanns krefst þess að hann geti starfað í hvoru flugmannssætinu sem er skal hann ljúka viðbótarþjálfun og prófi til að tryggja að hann sé fullfær um að stýra viðkomandi verklagi við venjulegar og óvenjulegar aðstæður og við neyðaraðstæður í hvoru sætinu sem er. Gildistími þessara réttinda skal vera 12 almanaksmánuðir.
 - b) Núverandi flugkennarar eða tegundarkennarar á viðeigandi tegund teljast uppfylla kröfuna í a-lið ef þeir hafa starfað sem flugkennarar eða tegundarkennarar síðustu sex mánuði á þeirri tegund og á þyllunni.“
- n) Eftirfarandi breytingar eru gerðar á ORO.FC.240:
- i. Í stað b-liðar kemur eftirfarandi:
„b) HÉR Á AÐ VERA EYÐA“.
 - ii. Í stað c-liðar kemur eftirfarandi:
„c) Ákvæði a-liðar eiga ekki við um starfrækslu flugvéla í afkastagetuflokki B ef þær takmarkast við flokka einstjórnarflugvéla, knúnar strokkhreyflum, sem flogið er samkvæmt sjónflugsreglum að degi til.“
- o) Eftirfarandi breytingar eru gerðar á ORO.FC.A.245:
- i. Í stað a-liðar kemur eftirfarandi:
„a) Flugrekandi flugvélar, sem hefur viðeigandi reynslu, má, í stað þess að uppfylla eina eða fleiri eftirfarandi kröfur um þjálfun og próf fyrir flugliða, fylgja sérhannaðri þjálfunar- og starfsréttindaáætlun (ATQP) sem lögbært yfirvald hefur samþykkt:
 - 1) í SPA.LVO.120 um þjálfun og réttindi flugáhafnar,
 - 2) í ORO.FC.220 um umskiptaþjálfun og próf,
 - 3) í ORO.FC.125 um mismunarþjálfun, kynningarþjálfun, þjálfun í notkun búnaðar og verklags,
 - 4) í ORO.FC.205 um flugstjóranámskeið,
 - 5) í ORO.FC.230 um reglubundna þjálfun og próf og
 - 6) í ORO.FC.240 um starfrækslu á fleiri en einni tegund eða afbrigði loftfars.“
 - ii. Í stað d- og e-liðar kemur eftirfarandi:
„d) Til viðbótar við prófin, sem gerð er krafa um í ORO.FC.230 og FCL.060 í I. viðauka (FCL-hluta) við reglugerð (ESB) nr. 1178/2011, skal sérhver flugliði ljúka frammistöðumati í leiðarflugi sem skal fara fram í flughermisþjálfu. Frammistöðumat í leiðarflugi skal gilda í 12 almanaksmánuði. Frammistöðumatinu telst lokið ef bæði af eftirfarandi skilyrðum hafa verið uppfyllt:
 - 1) Þegar farið hefur verið yfir námskrá frammistöðumats í leiðarflugi og

- 2) Þegar flugliði hefur sýnt fram á viðunandi frammistöðu.
- e) Eftir að hafa stundað flugrekstur í samræmi við samþykka sérhannaða þjálfunar- og starfsréttindaáætlun í tvö ár getur flugrekandi, ef lögbært yfirvald samþykkir það, framlengt gildistíma prófanna sem um getur í ORO.FC.230, á eftirfarandi hátt:
- 1) hæfnipróf á vegum flugrekanda í 12 almanaksmánuði.
 - 2) leiðarflugspróf í 24 almanaksmánuði.
 - 3) próf í notkun neyðar- og öryggisbúnaðar í 24 almanaksmánuði.“
- iii. Eftirfarandi f- og g-lið er bætt við:
- „f) Hver flugliði skal gangast undir sértæka áfangabjálfun í stjórnun áhafnarsamvinnu. Farið skal yfir öll helstu viðfangsefni þjálfunar í stjórnun áhafnarsamvinnu með því að skipta áfanganámskeiðunum eins jafnt upp og kostur er yfir hvert þriggja ára tímabil.
- g) Áætlun um sérhannaða þjálfunar- og starfsréttindaáætlun skal fela í sér 48 klukkustundir í flughermisþjálfu fyrir hvern flugliða og skal þeim dreift jafnt yfir þriggja ára áætlun. Flugrekanda er heimilt að fækka klukkustundum í flughermisþjálfu, ekki þó svo að þær verði færri en 36 klukkustundir, að því tilskildu að hann sýni fram á að öryggisstigið, sem náðst hefur, jafngildi öryggisstigi áætlunarinnar sem sérhannaða þjálfunar- og starfsréttindaáætlunin getur komið í stað í samræmi við a-lið.“
- p) Í stað 1. liðar a-liðar ORO.FC.H.250 kemur eftirfarandi:
- „a) Handhafar atvinnuflugmannsskírteinis (fyrir þyrlur) skulu aðeins starfa sem flugstjórar í flutningaflugi á einstjórnarþyrlu ef:
- 1) flogið er samkvæmt blindflugsreglum og þeir hafa að baki að lágmarki 700 flugtíma samanlagt á þyrlum, þ.m.t. 300 flugtíma sem flugstjóri. Heildarflugtími á þyrlum skal fela í sér 100 flugtíma samkvæmt blindflugsreglum. Upp í þessa 100 tíma er heimilt að fá metna til ávinnings allt að 50 blindflugstíma í flughermi með fullri hreyfingu (fyrir þyrlur) á B-stigi eða í flugþjálfunartæki á 3. stigi eða hærra stigi sem er viðurkennt fyrir blindflugsþjálfun. Í stað 300 flugtíma sem flugstjóri geta komið flugtímar sem aðstoðarflugmaður þar sem reglan er að tveir flugtímar sem aðstoðarflugmaður jafngildi einum flugtíma sem flugstjóri, að því tilskildu að þessum tímum hafi verið safnað í fjölstjórnarumhverfi eins og mælt er fyrir um í rekstrarhandbókinni.“
- q) Eftirfarandi ORO.FC.320. og ORO.FC.325. er bætt við fyrir framan ORO.FC.330:
- „ORO.FC.320 Umskiptaþjálfun á vegum flugrekanda og próf**
- Umskiptanámskeið flugrekanda skal fela í sér hæfnipróf á vegum flugrekanda.
- ORO.FC.325 Þjálfun og próf í notkun búnaðar og verklags**
- Ef flugliði gengst undir þjálfun í notkun búnaðar og verklags sem krefst þjálfunar í hentugum flughermisþjálfu eða á loftfarinu, að því er varðar staðlað verklag í tengslum við sérstaka starfrækslu, skal flugliðinn gangast undir hæfnipróf á vegum flugrekanda.“
- r) Í stað ORO.FC.330 kemur eftirfarandi:
- „ORO.FC.330 Reglubundin þjálfun og próf — hæfnipróf á vegum flugrekanda**
- a) Sérhver flugliði skal ljúka reglubundinni þjálfun og hæfniprófi á vegum flugrekanda. Ef um er að ræða sérstaka starfrækslu skal reglubundin þjálfun og próf taka til viðeigandi þátta sem tengjast sérhæfðum verkefnum sem lýst er í rekstrarhandbókinni.
 - b) Taka skal viðeigandi tillit til starfrækslu sem fer fram samkvæmt blindflugsreglum eða að nóttu til.
 - c) Gildistími hæfniprófs á vegum flugrekanda skal vera 12 almanaksmánuðir.“

s) Í stað I. viðbætis kemur eftirfarandi:

„I. viðbætur

YFIRLÝSING í samræmi við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012 um flugrekstur					
Flugrekandi Nafn: Staðurinn þar sem flugrekandi hefur höfuðstöðvar sínar eða, ef flugrekandinn hefur engar höfuðstöðvar, staðurinn þar sem flugrekandinn hefur staðfestu eða búsetu og staðurinn þaðan sem rekstrinum er stjórnað: Nafn og samskiptaupplýsingar ábyrgðarmanns:					
Starfræksla loftfara					
Upphafsdagur starfrækslu og gildistökudagur breytingar:					
Upplýsingar um loftfar/loftför, starfrækslu og fyrirtæki sem annast stjórnun á áframhaldandi lofthæfi (1):					
Tegund eða tegundir loftfara, skráning eða skráningar þeirra og höfuðstöðvar:					
Raðnúmer framleiðanda loftfars (2)	Tegund loftfars	Einkennisstafir loftfars (3)	Höfuðstöðvar	Tegund eða tegundir starfrækslu (4)	Fyrirtæki sem ber ábyrgð á stjórnun á áframhaldandi lofthæfi (5)
Flugrekandi skal fá fyrirframsamþykki (6) eða sérstakt samþykki (7) fyrir tiltekinni starfrækslu áður en hún er framkvæmd.					
Eftir atvikum, upplýsingar um samþykki sem honum hafa verið veitt. Sérstök samþykki skulu fylgja með, þ.m.t.: — sérstök samþykki sem þriðja land veitir, ef við á, — heiti á rekstri sem fer fram með rekstrarlegum ávinningi (t.d. EFVS 200, SA CAT I o.s.frv.).					
Eftir atvikum, upplýsingar um leyfi til sérstakrar starfrækslu (leyfið eða leyfin skulu fylgja með, ef við á).					
Eftir atvikum, skrá yfir aðrar aðferðir til að uppfylla kröfur (AltMoC) með tilvísanir í tilheyrandi viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur sem skipt er út (aðrar aðferðir til að uppfylla kröfur (AltMoC) skulu fylgja með).					
Yfirlýsingar					
<input type="checkbox"/> Flugrekandinn uppfyllir og heldur áfram að uppfylla grunnkröfurnar, sem settar eru fram í V. viðauka við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/1139 og kröfurnar í reglugerð (ESB) nr. 965/2012.					
<input type="checkbox"/> Gögn stjórnunarkerfis, þ.m.t. rekstrarhandbókin, skulu uppfylla kröfur III. viðauka (ORO-hluta), V. viðauka (SPA-hluta), VI. viðauka (NCC-hluta) eða VIII. viðauka (SPO-hluta) við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012 og öll flug skulu fara fram í samræmi við ákvæði rekstrarhandbókarinnar eins og krafist er í b-lið ORO.GEN.110 (ORO-hluta).					
<input type="checkbox"/> Öll loftför, sem starfrækt eru, skulu hafa: <ul style="list-style-type: none"> — gild lofthæfivottorð í samræmi við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 748/2012 eða, að því er varðar loftför sem eru skráð í þriðja landi, í samræmi við 8. viðauka Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) og — gilda leigusamninga í samræmi við ORO.SPO.100, þegar þau eru notuð í sérstakri starfrækslu. 					

<input type="checkbox"/> Allir fluglíðar skulu vera handhafar skirteinis í samræmi við I. viðauka við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1178/2011, eins og krafist er í c-lið ORO.FC.100 í ORO-hluta, og öryggis- og þjónustuliðar skulu, eftir því sem við á, hafa hlotið þjálfun í samræmi við CC-kafla í ORO-hluta.
<input type="checkbox"/> (Ef við á) Flugrekandi skal koma í framkvæmd staðli, sem er viðurkenndur innan iðnaðarins, og sýna fram á að hann fari að þessum staðli. Tilvísun í staðalinn: Vottunaraðili: Dagsetning síðustu úttektar á samræmi:
<input type="checkbox"/> Flugrekandi skal tilkynna lögbæru yfirvaldi um hvers konar breytingar á aðstæðum sem hafa áhrif á það hvort farið sé að grunnkröfunum sem settar eru fram í V. viðauka við reglugerð (ESB) 2018/1139 og að kröfum reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012, eins og þær eru tilkynntar lögbæru yfirvaldi með þessari yfirlýsingu, og um allar breytingar á upplýsingum og skráum yfir aðrar aðferðir til að uppfylla kröfur sem er að finna í og fylgja með þessari yfirlýsingu, eins og krafist er í a-lið ORO.GEN.120 í ORO-hluta.
<input type="checkbox"/> Flugrekandi skal staðfesta að upplýsingarnar, sem fram koma í þessari yfirlýsingu, séu réttar.
Dagsetning, nafn og undirskrift ábyrgðarmanns
(1) Ef ekki er nægilegt rými til að skrá tilskildar upplýsingar í yfirlýsingunni skulu þær skráðar í sérstökum viðauka. Viðaukinn skal dagsettur og undirritaður. (2) Raðnúmer framleiðanda. (3) Ef loftfarið er einnig skráð á handhafa flugrekandaskirteinis skal tilgreina númer flugrekandaskirteinis handhafans. (4) „Tegund eða tegundir starfrækslu“ vísa til tegundar starfrækslu loftfarsins, t.d. starfræksla sem er ekki í ábataskyni eða sérstök starfræksla, t.d. við flug vegna ljósmyndunar úr lofti, auglýsingaflug, flug fyrir fréttamiðla, flug fyrir sjónvarp eða kvikmyndir, flug í tengslum við fallhlífartökk, flug vegna fallhlífartökks eða reynsluflug vegna viðhalds. (5) Í upplýsingum um fyrirtækið, sem ber ábyrgð á stjórnun á áframhaldandi lofthæfi, skal koma fram nafn fyrirtækisins, heimilisfang og tilvísunarnúmer samþykkis. (6) a) Starfræksla þegar mælitæki eða búnaður eða eining búnaðar eða virkni er ábótavant, samkvæmt lista yfir lágmarksbúnað (MEL) (b-, f- og j-lið ORO.MLR.105, NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 og SPO.IDE.H.105). b) Starfræksla þar sem krafist er fyrirframheimildar eða -leyfis, þ.m.t. allt eftirfarandi: — sérstök starfræksla, þjónustuleiga og tómaleiga loftfars sem er skráð í þriðja landi (c-liður ORO.SPO.100), — áhættusöm sérstök starfræksla í ábataskyni (ORO.SPO.110), — starfræksla sem er ekki í ábataskyni með loftfari, þar sem hámarksfjöldi farþegasæta í sætafyrirkomulagi við starfrækslu er fyrir fleiri en 19, sem er framkvæmd án starfandi öryggis- og þjónustuliða (d-liður ORO.CC.100), — notkun á starfrækslulágmörkum samkvæmt blindflugsreglum sem eru lægri en þau sem ríkið hefur birt (NCC.OP.110 og SPO.OP.110), — eldsneytisafylling á meðan hreyflar eru í gangi og/eða þyluspaðar snúast (NCC.OP.157), — sérstök starfræksla (SPO) án súrefnis í yfir 10 000 feta hæð (SPO.OP.195). (7) Starfræksla í samræmi við V. viðauka (SPA-hluta) við reglugerð (ESB) nr. 965/2012, þ.m.t. B-kafla „Starfræksla sem byggist á hæfisbundinni leiðsögu (PBN)“, C-kafla „Starfræksla með tilgreindum lágmarkskröfum um nákvæmni í flugleiðsögu (MNPS)“, D-kafla „Starfræksla í loftrými með minnkuðum lágmarkshæðaraðskilnaði (RVSM)“, E-kafla „Starfræksla í lélegu skyggni (LVO)“, G-kafla „Flutningur á hættulegum varningi“, K-kafla „Starfræksla þyrllu á hafi úti“ og N-kafla „Aðflug og brottför þyrllu um geimhnit við lægri sjónflugslágmörk.“

4) Ákvæðum IV. viðauka er breytt sem hér segir:

a) Í stað CAT.GEN.MPA.100 kemur eftirfarandi:

„CAT.GEN.MPA.100 Ábyrgð áhafnar

a) Flugverjar skulu bera ábyrgð á réttri framkvæmd skyldustarfa sinna sem:

- 1) tengjast öryggi loftfarsins og þeirra sem í því eru og
- 2) tilgreind eru í leiðbeiningum og reglum um verklag í rekstrarhandbókinni.

b) Flugveri skal:

- 1) gefa flugstjóra skýrslu um hvers konar annmarka, bilanir, ólag eða galla, sem hann telur að geti haft áhrif á lofthæfi eða öryggi starfrækslu loftfarsins, að meðtöldum neyðarkerfum, hafi enginn annar flugverji þegar gefið skýrslu þar um,
- 2) gefa flugstjóra skýrslu um öll flugatvik sem stofna, eða gætu hafa stofnað, öryggi starfrækslu í hættu, hafi enginn annar flugverji þegar gefið skýrslu um það,
- 3) fara að viðeigandi kröfum um tilkynningarkerfi flugrekanda um atvik,
- 4) fara að öllum fartíma- og vinnutímamörkum og reglum um hvíldartíma sem gilda um starfsemi hans,
- 5) þegar hann tekur að sér skyldustörf fyrir fleiri en einn flugrekanda:
 - i. viðhalda skýrslum sínum er varða far-, vinnu- og hvíldartíma, eins og um getur í viðeigandi kröfum um fartíma- og vinnutímamörk,
 - ii. veita sérhverjum flugrekanda þær upplýsingar sem þarf til að áætla starfsemi í samræmi við viðeigandi kröfur um fartíma- og vinnutímamörk og
 - iii. veita sérhverjum flugrekanda þær upplýsingar sem þarf vegna starfrækslu á fleiri en einni tegund eða afbrigði flugvélar.

c) Flugverji skal ekki gegna skyldustörfum um borð í loftfari:

- 1) ef hann er undir áhrifum geðvirkra efna eða ef hann er ófær til vinnu sökum meiðsla, þreytu, lyfjagjafar, veikinda eða annarra svipaðra ástæðna,
- 2) fyrr en hæfilegur tími hefur liðið frá djúpköfun eða blóðgjöf,
- 3) ef viðeigandi heilbrigðiskröfur hafa ekki verið uppfylltar,
- 4) ef hann er í einhverjum vafa um að geta sinnt þeim skyldustörfum sem honum eru falin eða
- 5) ef hann grunar að hann þjáist af þreytu, eins og um getur í lið 7.5 í V. viðauka við reglugerð (ESB) 2018/1139, eða honum finnst hann vera ófær til vinnu, að því marki að hann geti stofnað flugi í hættu.“

b) Eftirfarandi CAT.OP.MPA.101 er bætt við:

„CAT.OP.MPA.101 Eftirlit með og stillingar hæðarmælis

a) Flugrekandi skal ákvarða verklag við eftirlit með hæðarmæli fyrir hverja brottför.

b) Flugrekandi skal ákvarða verklag við stillingu hæðarmælis fyrir öll stig flugs þar sem tekið er tillit til þess verklags sem komið hefur verið á í ríkinu þar sem flugvöllurinn eða loftrýmið er, ef við á.“

c) Í stað CAT.OP.MPA.107 kemur eftirfarandi:

„CAT.OP.MPA.107 Viðunandi flugvöllur

Flugrekandi skal telja flugvöll viðunandi ef hann er, á þeim tíma sem fyrirhugað er að nota hann, tiltækur og veitir aðgang að nauðsynlegri stoðþjónustu, s.s. flugumferðarþjónustu, nægilegri lýsingu, fjarskiptum, veðurskeytum, flugleiðsöguvirkjum og neyðarþjónustu.“

d) Í stað CAT.OP.MPA.110 kemur eftirfarandi:

„CAT.OP.MPA.110 Flugvallarlágmörk

- a) Flugrekandi skal ákvarða flugvallarlágmörk fyrir sérhvern brottfarar-, ákvörðunar- eða varaflugvöll sem fyrirhugað er að nota til að tryggja aðskilnað loftfara frá landsvæði og hindrunum og til að draga úr hættu á að missa sýn á kennileitum á meðan sjónrænn flughluti blindaðflugs stendur yfir.
- b) Við ákvörðun flugvallarlágmarka skal taka tillit til allra eftirfarandi þátta:
- 1) tegundar, afkastagetu loftfars og stjórnunareiginleika þess,
 - 2) tækjabúnaðar, sem tiltækur er í loftfarinu til að nota við flugleiðsögu, til að skrá kennileiti og/eða til að stjórna flugslóð í flugtaki, aðflugi, landingu og fráflugi,
 - 3) allra skilyrða eða takmarkana sem eru tilgreindar í flughandbókinni (AFM),
 - 4) viðeigandi reynslu flugrekanda af starfrækslu,
 - 5) stærðar og eiginleika flugbrauta/lokaaðflugs- og flugtakssvæða (FATO) sem kunna að vera valin til notkunar,
 - 6) nothæfis og afkastagetu tiltækra sjónrænna leiðsögutækja og annarra leiðsögutækja en sjónrænna auk grunnvirkja,
 - 7) flughæðar/hæðar sem veitir lausn frá hindrun (OCH/A) fyrir blindaðflugsverklag,
 - 8) hindrana á fráklifurssvæðum og nauðsynlegra vikmarka fjarlægðar frá hindrunum,
 - 9) samsetningar, hæfni og reynslu flugáhafnar,
 - 10) blindaðflugsverklags,
 - 11) eiginleika flugvallar og tiltæktrar flugleiðsöguþjónustu (ANS),
 - 12) allra lágmarka sem ríkið þar sem flugvöllurinn er, hefur kunnert,
 - 13) skilyrða sem eru tilgreind í rekstrarforskriftum, þ.m.t. sérstök samþykki fyrir starfrækslu í lélegu skyggni eða starfrækslu með rekstrarlegum ávinningi,
 - 14) óstaðlaðra eiginleika flugvallar, blindaðflugsverklags eða umhverfis.
- c) Flugrekandi skal tilgreina hvaða aðferð í rekstrarhandbókinni er notuð til að ákvarða flugvallarlágmörk.
- d) Lögbært yfirvald skal samþykkja aðferðina, sem flugrekandi notar til að ákvarða flugvallarlágmörk, og allar breytingar á þeirri aðferð.“
- e) Í stað CAT.OP.MPA.115 kemur eftirfarandi:

„CAT.OP.MPA.115 Aðflugstækni — flugvélar

- a) Fljúga skal öll aðflug sem stöðug aðflug nema lögbært yfirvald hafi samþykkt annað fyrir tiltekið aðflug að tiltekinni flugbraut.
- b) Lokaaðflug með samfelldri lækkun (CDFA) skal notað fyrir allt grunnaðflug (NPA), nema þegar um er að ræða tiltekna flugbrautir þar sem lögbært yfirvald hefur samþykkt aðra flugtækni.“
- f) Í stað CAT.OP.MPA.245 og CAT.OP.MPA.246 kemur eftirfarandi:

„CAT.OP.MPA.245 Veðurskilyrði — öll loftför

- a) Þegar flogið er samkvæmt blindflugsreglum skal flugstjórinn einungis:
- 1) hefja flug eða
 - 2) fljúga lengra en að þeim stað þáðan sem endurgerð flugáætlunar fyrir flugumferðarþjónustu gildir, ef um er að ræða endurgerð áætlunar meðan á flugi stendur,

ef upplýsingar liggja fyrir sem sýna að veðurskilyrði sem búist er við á komutíma á ákvörðunarstað og/eða tilskildum varaflugvelli eða varaflugvöllum þau sömu eða betri en tiltekin áætlunarlágmörk.

- b) Þegar flogið er samkvæmt blindflugsreglum skal flugstjórinn einungis halda áfram til fyrirhugaðs ákvörðunarflugvallar ef nýjustu, fyrirliggjandi upplýsingar gefa til kynna að á áætluðum komutíma verði veðurskilyrði á ákvörðunarstað, eða a.m.k. á einum varaflugvelli ákvörðunarstaðar, þau sömu eða betri en gildandi flugvallarlágmörk.
- c) Þegar flogið er samkvæmt sjónflugsreglum skal flugstjóri einungis hefja flug ef viðeigandi veðurskeyti og/eða veðurspár benda til þess að veðurskilyrði á þeim hluta leiðarinnar sem fljúga á samkvæmt sjónflugsreglum, verði þau sömu eða betri en takmarkanir í sjónflugi.

CAT.OP.MPA.246 Veðurskilyrði — flugvélar

Til viðbótar við CAT.OP.MPA.245 skal flugstjóri sem flýgur flugvél samkvæmt blindflugsreglum aðeins fljúga lengra en:

- a) að ákvörðunarpunkti þegar hann flýgur samkvæmt verklagi um minnkað viðlagældsneyti/-orku eða
- b) að vundimörkum þegar notað er verklag um afskekktan flugvöll,

ef upplýsingar liggja fyrir sem sýna að veðurskilyrði sem búast er við á komutíma á ákvörðunarstað og/eða tilskildum varaflugvelli eða varaflugvöllum, verði þau sömu eða betri en gildandi flugvallarlágmörk.“

- g) Í stað a-liðar í CAT.OP.MPA.247 kemur eftirfarandi:

„a) Flugstjóri skal, þegar hann flýgur þyrilu yfir vatni samkvæmt sjónflugsreglum, án þess að það sjáist til lands, einungis hefja flugtak ef viðeigandi veðurskeyti og/eða veðurspár gefa til kynna að skýjahulan verði fyrir ofan 600 fet að degi til eða 1200 fet að nóttu til.“

- h) Í stað CAT.OP.MPA.265 kemur eftirfarandi:

„CAT.OP.MPA.265 Flugtaksskilyrði

Áður en flugstjóri hefur flugtak skal hann ganga úr skugga um:

- a) að veðurskilyrði á flugvelli eða starfrækslusvæði og að ástand flugbrautar eða lokaaðflugs- og flugtakssvæðis, sem fyrirhugað er að nota, komi ekki í veg fyrir öryggi í flugtaki og við brottför og
- b) að valin flugvallarlágmörk séu í samræmi við eftirfarandi:
 - 1) starfhæfan búnað á jörðu niðri,
 - 2) starfhæf loftfarskerfi,
 - 3) afkastagetu loftfars,
 - 4) réttindi flugliða.“

- i) Í stað CAT.OP.MPA.300 kemur eftirfarandi:

„CAT.OP.MPA.300 Aðflugs- og landingarskilyrði

Áður en flugstjóri hefur aðflug skal hann ganga úr skugga um:

- a) að veðurskilyrði á flugvelli eða starfrækslusvæði og að ástand flugbrautar eða lokaaðflugs- og flugtakssvæðis, sem fyrirhugað er að nota, komi ekki í veg fyrir öryggi í aðflugi, landingu eða þegar hætt er við landingu, með hliðsjón af upplýsingum um afkastagetu í rekstrarhandbókinni og
- b) að valin flugvallarlágmörk séu í samræmi við eftirfarandi:
 - 1) starfhæfan búnað á jörðu niðri,
 - 2) starfhæf loftfarskerfi,
 - 3) afkastagetu loftfars,
 - 4) réttindi flugliða.“

j) Í stað CAT.OP.MPA.305 kemur eftirfarandi:

„CAT.OP.MPA.305 Upphaf og framhald aðflugs

- a) Að því er varðar flugvélar skal blindaðflugi ekki haldið áfram ef tilkynnt skyggni eða ráðandi flugbrautarskyggni við landingu er undir gildandi lágmarkum:
- 1) handan punkts þar sem flugvél er 1000 fetum yfir landhæð flugvallar eða
 - 2) á lokakafla í blindaðflugi (FAS) ef ákvörðunarhæð eða lágmarkslækkunarhæð er meiri en 1000 fet.
- b) Að því er varðar flugvélar, ef tilkynnt flugbrautarskyggni er innan við 550 m og ráðandi flugbrautarskyggni við landingu er undir gildandi lágmarkum, skal blindaðflugi ekki haldið áfram:
- 1) handan punkts þar sem þyrta er 1000 fetum yfir landhæð flugvallar eða
 - 2) á lokakafla í blindaðflugi ef ákvörðunarhæð eða lágmarkslækkunarhæð er meiri en 1000 fet.
- c) Ef nauðsynlegri sýn til kennileitis hefur ekki verið náð skal fráflug framkvæmt við eða áður en ákvörðunarflughæð/ákvörðunarhæð eða lágmarkslækkunarflughæð/lágmarkslækkunarhæð er náð.
- d) Ef nauðsynlegri sýn til kennileitis er ekki viðhaldið eftir að ákvörðunarflughæð/ákvörðunarhæð eða lágmarkslækkunarflughæð/lágmarkslækkunarhæð er náð skal tafarlaust hætta við landingu.
- e) Þrátt fyrir a-lið má halda blindaðflugi áfram að ákvörðunarflughæð/ákvörðunarhæð eða lágmarkslækkunarflughæð/lágmarkslækkunarhæð ef flugbrautarskyggni er ekki tilkynnt og tilkynnt skyggni er minna en gildandi lágmark umreiknað skyggni samkvæmt veðurupplýsingum (CMV) er það sama eða meira en gildandi lágmark.“

k) Í stað CAT.OP.MPA.310 kemur eftirfarandi:

„CAT.OP.MPA.310 Verklag í flugi — hæð yfir þröskuldi — flugvélar

Flugrekandi skal ákvarða verklag sem ætlað er að tryggja að flugvél í þrívíddarblindaðflugi fari yfir þröskuld flugbrautar með nægilegu öryggisbili, með flugvélinu í landingarham og -horfi.“

l) Eftirfarandi CAT.OP.MPA.312 er bætt við:

„CAT.OP.MPA.312 EFVS 200-starfræksla

- a) Flugrekandi, sem hyggst framkvæma EFVS 200-starfrækslu, skal tryggja að:
- 1) loftfarið sé vottað fyrir fyrirhugaða starfrækslu,
 - 2) að einungis séu notaðar flugbrautir, lokaaðflugs- og flugtaks svæði og blindaðflugsverklag sem hentar fyrir EFVS-starfrækslu,
 - 3) flugliðar búi yfir hæfni til að framkvæma fyrirhugaða starfrækslu og að áætlun sé komið á fót um þjálfun og próf fyrir flugliða og viðkomandi starfsfólk sem tekur þátt í undirbúningi flugs,
 - 4) verklag sé ákvarðað,
 - 5) allar viðeigandi upplýsingar séu skráðar í lista yfir lágmarksbúnað,
 - 6) allar viðeigandi upplýsingar séu skráðar í viðhaldsáætlun,
 - 7) öryggismat sé framkvæmt og að frammistöðuvísar séu ákvarðaðir til að hafa eftirlit með öryggisstigi starfrækslunnar og
 - 8) flugvallarlágmark taki mið af getu kerfisins sem er notað.
- b) Flugrekandi skal ekki framkvæma EFVS 200-starfrækslu í lélegu skyggni.
- c) Þrátt fyrir 1. lið a-liðar getur flugrekandi notað sjónaukandi kerfi (EVS-kerfi) sem uppfylla lágmarksviðmiðanir til að framkvæma EFVS 200-starfrækslu, að því tilskildu að lögbært yfirvald hafi samþykkt hana.“

5) Ákvæðum V. viðauka er breytt sem hér segir:

- a) Í stað fyrirsagnar E-kafla kemur eftirfarandi: „Starfræksla í lélegu skyggni (LVO) og starfræksla með rekstrarlegum ávinningi“.

b) Í stað SPA.LVO.100 kemur eftirfarandi:

„SPA.LVO.100 Starfræksla í lélegu skyggni og starfræksla með rekstrarlegum ávinningi

Flugrekandi skal aðeins framkvæma eftirfarandi starfrækslu ef lögbært yfirvald hefur samþykkt þær:

- a) flugtak þar sem flugbrautarskyggni er innan við 400 m,
- b) blindaflug í lélegu skyggni og
- c) starfrækslu með rekstrarlegum ávinningi, nema fyrir EFVS 200-starfrækslu þar sem ekki er krafist sérstaks samþykkis.“

c) Í stað SPA.LVO.105 kemur eftirfarandi:

„SPA.LVO.105 Viðmiðanir fyrir sérstöku samþykki

Til að hljóta sérstakt samþykki, eins og krafist er í SPA.LVO.100, skal flugrekandi sýna fram á:

- a) að því er varðar aðflug í lélegu skyggni, flugtak í lélegu skyggni með innan við 125 m flugbrautarskyggni og starfrækslu með rekstrarlegum ávinningi, að loftfarið hafi verið vottað fyrir fyrirhugaða starfrækslu,
- b) að flugliðar séu hæfir til að framkvæma fyrirhugaða starfrækslu og að áætlun sé komið á fót um þjálfun og próf fyrir flugliða og viðeigandi starfsfólk sem kemur að undirbúningi flugs, í samræmi við SPA.LVO.120,
- c) að verklag hafi verið ákvarðað fyrir fyrirhugaða starfrækslu,
- d) að allar viðeigandi breytingar hafi verið gerðar á lista yfir lágmarksbúnað,
- e) að allar viðeigandi breytingar hafi verið gerðar á viðhaldsáætlun,
- f) að ákvarðað hafi verið verklag til að tryggja hentugleika flugvalla, þ.m.t. blindflugsverklag fyrir fyrirhugaða starfrækslu, í samræmi við SPA.LVO.110 og
- g) að öryggismat hafi verið framkvæmt fyrir fyrirhugaða starfrækslu og að frammistöðuvísar hafi verið ákvarðaðir til að hafa eftirlit með öryggisstigi.“

d) Í stað SPA.LVO.110 kemur eftirfarandi:

„SPA.LVO.110 Kröfur sem tengjast flugvelli, þ.m.t. blindflugsverklag

Flugrekandi skal tryggja að við starfrækslu í lélegu skyggni og starfrækslu með rekstrarlegum ávinningi séu eingöngu notaðir flugvellir, þ.m.t. blindflugsverklag, sem henta fyrirhugaðri starfrækslu.“

e) Liður SPA.LVO.115 fellur brott.

f) Í stað SPA.LVO.120 kemur eftirfarandi:

„SPA.LVO.120 Hæfni flugliða

- a) Flugrekandi skal tryggja að flugliðar séu hæfir til að annast fyrirhugaða starfrækslu.
- b) Flugrekandi skal tryggja að hver flugliði hafi lokið þjálfun og prófum með fullnægjandi árangri að því er varðar allar gerðir starfrækslu í lélegu skyggni og starfrækslu með rekstrarlegum ávinningi sem veitt hefur verið samþykki fyrir. Slík þjálfun og próf skulu:
 - 1) fela í sér grunnþjálfun og reglubundna þjálfun og próf,
 - 2) fela í sér verklag við eðlilegar aðstæður, óvenjulegar aðstæður og í neyðartilvikum,
 - 3) sérsniðin að þeirri tegund tækni sem er notuð við fyrirhugaða starfrækslu og
 - 4) taka tillit til áhættu sem tengist mannþáttafræði í tengslum við fyrirhugaða starfrækslu.

- c) Flugrekandi skal halda skrár yfir þjálfun og réttindi flugliða.
- d) Þjálfun og próf skulu vera í höndum starfsfólks með tilskilin réttindi. Að því er varðar flugþjálfun og flughermisþjálfun og próf skal starfsfólkið, sem sér um þjálfunina og framkvæmd prófa, hafa réttindi í samræmi við I. viðauka (FCL-hluta) við reglugerð (ESB) nr. 1178/2011.“
- g) Í stað a-liðar í SPA.NVIS.120 kemur eftirfarandi:
„a) Starfræksla skal ekki fara fram undir veðurlágmörkum fyrir þá tegund starfrækslu sem fer fram að nóttu til.“
- h) Í stað a-liðar í SPA.HOFO.120 kemur eftirfarandi:
„a) Varaflugvöllur ákvörðunarstaðar á landi. Þrátt fyrir CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 og SPO.OP.151 þarf flugstjóri ekki að tilgreina varaflugvöll ákvörðunarstaðar í leiðarflugáætluninni þegar flogið er frá staðsetningu á hafi úti til ákvörðunarflugflugvallar á landi, að því tilskildu að fyrir hendi sé nægilegur viðbúnaður til að tryggja örugga endurkomu af hafi.“
- i) Í stað SPA.HOFO.125 kemur eftirfarandi:

„SPA.HOFO.125 Staðlað aðflugsverklag á hafi úti (OSAP)

- a) Flugrekandi skal ákvarða verklag til að tryggja að stöðluðu aðflugsverklagi á hafi úti sé eingöngu fylgt ef:
- 1) Þyrlan getur veitt upplýsingar um flugleiðsögu og rauntímaupplýsingar um hindranir í umhverfinu með hliðsjón af hindranabili og
 - 2) annaðhvort:
 - i. lágmarkslækkunarhæð (MDH) er ákvörðuð út frá ratsjárhæðarmæli eða búnaði með sambærilegt nothæfi eða
 - ii. lágmarkslækkunarflughæð (MDA) er notuð sem tekur til nægilegra vikmarka.
- b) Ef flugrekandi fylgir stöðluðu aðflugsverklagi á hafi úti að pöllum eða skipum á ferð skal flugið fara fram í fjölstjórnarumhverfi.
- c) Ákvörðunarsviðið skal tryggja nægilegt hindranabil í fráflugi frá öllum ákvörðunarstöðum þar sem staðlað aðflugsverklag á hafi út er áætlað.
- d) Aðfluginu skal aðeins haldið áfram umfram ákvörðunarsviðið eða undir lágmarkslækkunarflughæð/lágmarkslækkunarhæð (MDA/H) þegar kennileiti ákvörðunarstaðarins hefur verið ákvarðað.
- e) Að því er varðar starfrækslu í einstjórnarumhverfi skal bæta viðeigandi stighækkun við lágmarkslækkunarflughæð/lágmarkslækkunarhæð og ákvörðunarsviðið.
- f) Þegar hefja á staðlað aðflug á hafi úti að fastri staðsetningu á hafi úti (t.d. föstu mannvirki eða skipi sem liggur við akkeri) og áreiðanleg GNSS-staðsetning fyrir staðsetninguna er aðgengileg í leiðsögukerfinu skal nota GNSS-kerfið/svæðisleiðsögukerfið til að efla öryggi staðlaðs aðflugs á hafi úti.
- g) Flugrekandi skal fella staðlað aðflugsverklag á hafi úti undir áætlanir sínar um grunnþjálfun og reglubundna þjálfun og próf.“
- j) Eftirfarandi N-kafla er bætt við:

„N-KAFLI

AÐFLUG OG BROTTFLUG ÞYRLU UM GEIMHNIT VIÐ LÆGRI SJÓNFLUGSLÁGMÖRK (PINS-VFR)

SPA.PINS-VFR.100 Aðflug og brottflug þyrlu um geimhnit við lægri sjónflugslágmörk

- a) Flugrekandi skal eingöngu nota lægri sjónflugslágmörk að fengnu leyfi frá lögbæru yfirvaldi.

- b) Lægri sjónflugslágmörk skulu eingöngu eiga við um þyrluflug sem felur í sér hluta sem er floginn samkvæmt blindflugsglum og aðeins í einu af eftirfarandi tilvikum:
- 1) sá hluti sem floginn er samkvæmt sjónflugsglum á sér stað strax eftir aðflug þyrlu um geimhnit í því skyni að lenda á nærliggjandi þyrluflugvelli eða starfrækslusvæði,
 - 2) sá hluti sem floginn er samkvæmt sjónflugsglum á sér stað strax eftir aðflug þyrlu um geimhnit í því skyni að framkvæma hífingar á nærliggjandi svæði þar sem þyrluvinna fer fram með fólk sem farm utanborðs eða á hífingarsvæði fyrir þyrlur,
 - 3) sá hluti sem floginn er samkvæmt sjónflugsglum er brottför í því skyni að skipta yfir í flug samkvæmt blindflugsglum við nærliggjandi frumbrotflugsmið.
- c) Flugrekandi skal skilgreina verklag sem gildir um flug við lægri sjónflugslágmörk.
- d) Flugrekandi skal tryggja að flugliðar búi yfir reynslu og hafi hlotið þjálfun til að starfa við lægri sjónflugslágmörk.“
- 6) Ákvæðum VI. viðauka er breytt sem hér segir:
- a) Eftirfarandi NCC.OP.101 er bætt við:

„NCC.OP.101 Eftirlit með og stillingar hæðarmælis

- a) Flugrekandi skal ákvarða verklag við eftirlit með hæðarmæli fyrir hverja brottför.
- b) Flugrekandi skal ákvarða verklag við stillingu hæðarmælis fyrir öll stig flugs þar sem tekið er tillit til þess verklags sem komið hefur verið á í ríkinu þar sem flugvöllurinn eða loftþrymji er, ef við á.“
- b) Í stað NCC.OP.110 kemur eftirfarandi:

„NCC.OP.110 Flugvallarlágmörk — almennt

- a) Flugrekandi skal ákvarða flugvallarlágmörk fyrir sérhvern brottfarar-, ákvörðunar- eða varaflugvöll sem fyrirhugað er að nota til að tryggja aðskilnað loftfara frá landsvæði og hindrunum og til að draga úr hættu á að missa sýn á kennileitum á meðan sjónrænn flughluti blindaðflugs stendur yfir.
- b) Við ákvörðun flugvallarlágmarka skal taka tillit til allra eftirfarandi þátta:
- 1) tegundar, afkastagetu og stjórnunareiginleika loftfars,
 - 2) tækjabúnaðar, sem tiltækur er í loftfarinu til að nota við flugleiðsögu, til að skrá kennileiti og/eða til að stjórna flugslóð í flugtaki, aðflugi, landingu og fráflugi,
 - 3) allra skilyrða eða takmarkana sem eru tilgreindar í flughandbókinni (AFM),
 - 4) stærðar og eiginleika flugbrauta/lokaaðflugs- og flugtakssvæða (FATO) sem kunna að vera valin til notkunar,
 - 5) nothæfis og afkastagetu tiltækra sjónrænna leiðsögutækja og annarra leiðsögutækja en sjónrænna auk grunnvirkja,
 - 6) flughæðar/hæðar sem veitir lausn frá hindrun (OCH/A) fyrir blindaðflugsverklag,
 - 7) hindrana á fráklifurssvæðum og nauðsynlegra vikmarka fjarlægðar frá hindrunum,
 - 8) óstaðlaðra eiginleika flugvallar, blindaðflugsverklags eða umhverfis,
 - 9) samsetningar, hæfni og reynslu flugáhafnar,
 - 10) blindaðflugsverklags,
 - 11) eiginleika flugvallar og tiltæktrar flugleiðsöguþjónustu (ANS),
 - 12) allra lágmarka sem ríkið þar sem flugvöllurinn er, hefur kunnert,

- 13) skilyrða sem mælt er fyrir um í sérstökum samþykkingum fyrir starfrækslu í lélegu skyggni eða starfrækslu með rekstrarlegum ávinningi og
- 14) viðeigandi reynslu flugrekanda af starfrækslu.
- c) Flugrekandi skal tilgreina hvaða aðferð í rekstrarhandbókinni er notuð við að ákvarða flugvallarlágmörk.“
- e) Liður NCC.OP.111 fellur brott.
- d) Í stað NCC.OP.112 kemur eftirfarandi:

„NCC.OP.112 Flugvallarlágmörk — hringaðflug flugvéla

- a) Lágmarkslækkunarhæð fyrir hringaðflug flugvéla skal ekki vera lægri en hæsta gildið af eftirfarandi:
- 1) útgefinni hæð sem veitir lausn frá hindrun (OCH) í hringaðflugi fyrir flugvélaflokkinn,
 - 2) lágmarkshringaðflugshæð, sem fengin er úr töflu 1, eða
 - 3) ákvörðunarhæð/lágmarkslækkunarhæð fyrir undanfarandi blindaðflugsverklag.
- b) Lágmarksskyggni fyrir hringaðflug flugvéla skal vera hæsta gildið af eftirfarandi:
- 1) hringaðflugsskyggni fyrir flugvélaflokkinn, ef það er útgefið, eða
 - 2) lágmarksskyggni sem fengið er úr töflu 1.

Tafla 1

Lágmarkslækkunarhæð og lágmarksskyggni fyrir hringaðflug miðað við flugvélaflokk

	Flugvélaflokkur			
	A	B	C	D
Lágmarkslækkunarhæð (fet)	400	500	600	700
Lágmarksskyggni (m)	1 500	1 600	2 400	3 600“.

- e) Í stað b-liðar NCC.OP.145 kemur eftirfarandi:

- „b) Áður en flugstjóri leggur upp í flug skal hann hafa kynnt sér allar fyrirliggjandi veðurupplýsingar sem varða fyrirhugað flug. Undirbúningur fyrir flug fjarri brottfararstað og fyrir allt flug samkvæmt blindflugsreglum skal fela í sér:
- 1) athugun á fyrirliggjandi, nýjum veðurskeytum og veðurspám og
 - 2) áætlun um annars konar ráðstafanir til að grípa til ef mögulega ekki er hægt að ljúka flugi eins og áætlað var vegna veðurskilyrða.“

- f) Eftirfarandi NCC.OP.147 og NCC.OP.148 er bætt við:

„NCC.OP.147 Áætlunarlágmörk varaflugvalla ákvörðunarstaðar — flugvélar

Flugvöllur skal ekki tilgreindur sem varaflugvöllur ákvörðunarstaðar nema fyrirliggjandi, nýjar veðurupplýsingar, á tímabilinu frá einum klukkutíma fyrir til eins klukkutíma eftir áætlaðan komutíma eða frá raunverulegum brottfarartíma til eins klukkutíma eftir áætlaðan komutíma, hvort heldur tímabilið er styttra, gefi til kynna

- a) að því er varðar varaflugvöll með tiltækt blindaðflug með ákvörðunarhæð sem er undir 250 fetum,
- 1) skýjahulu sem er a.m.k. 200 fetum yfir ákvörðunarhæð eða lágmarkslækkunarhæð í tengslum við blindaðflug og
 - 2) skyggni sem er a.m.k. hærra gildið af annaðhvort 1500 m eða 800 m yfir lágmarki flugbrautar-skyggnis/skyggnis fyrir blindaðflug eða

- b) að því er varðar varaflugvöll með blindaðflug með ákvörðunarháð eða lágmarkslækkunarháð sem er 250 fet eða meiri,
- 1) skýjahulu sem er a.m.k. 400 fetum yfir ákvörðunarháð eða lágmarkslækkunarháð í tengslum við blindaðflug og
 - 2) skyggni sem er a.m.k. 3000 m eða
- c) að því er varðar varaflugvöll án blindaðflugsverklags,
- 1) skýjahulu sem er a.m.k. hærra gildið af annaðhvort 2000 fetum eða lágmarksháð öruggs flugs samkvæmt blindflugsreglum og
 - 2) skyggni sem er a.m.k. 5000 m.

NCC.OP.148 Áætlunarlágmörk varaflugvallar ákvörðunarstaðar — þýrlur

Flugrekandi skal eingöngu velja flugvöll sem varaflugvöll ákvörðunarstaðar ef fyrirbyggjandi, nýjar veðurupplýsingar á tímabilinu frá einum klukkutíma fyrir til eins klukkutíma eftir áætlaðan komutíma eða frá raunverulegum brottfarartíma til eins klukkutíma eftir áætlaðan komutíma, hvort heldur tímabilið er styttra, gefi til kynna

- a) að því er varðar varaflugvöll með blindaðflugsverklag:
- 1) skýjahulu sem er a.m.k. 200 fetum yfir ákvörðunarháð eða lágmarkslækkunarháð í tengslum við blindaðflugsverklagið og
 - 2) skyggni sem er a.m.k. 1500 m að degi til eða 3000 m að nóttu til eða
- b) að því er varðar varaflugvöll án blindaðflugsverklags:
- 1) skýjahulu sem er í a.m.k. 2000 feta hæð eða í lágmarksháð fyrir öruggt flug samkvæmt blindflugsreglum — eftir því hvort er hærra og
 - 2) skyggni sem er a.m.k. 1500 m að degi til eða 3000 m að nóttu til.“
- g) Í stað a-liðar NCC.OP.150 kemur eftirfarandi:
- „a) Fyrir blindflug skal flugstjórinn tilgreina í flugáætluninni a.m.k. einn veðurfæran varaflugvöll fyrir flugtak ef veðurskilyrði á brottfararflugvelli eru þau sömu eða verri en gildandi flugvallarlágmörk eða ef ekki yrði hægt að snúa aftur á brottfararflugvöll af öðrum ástæðum.“
- h) Í stað a- og b-liðar NCC.OP.180 kemur eftirfarandi:
- „a) Flugstjóri skal einungis leggja upp í sjónflug eða halda fluginu áfram ef nýjustu fyrirbyggjandi veðurupplýsingar gefa til kynna að veðurskilyrði á flugleið og fyrirhuguðum ákvörðunarstað á áætlunum tíma notkunar verði þau sömu eða betri en tilgreind sjónflugslágmörk.
- b) Flugstjóri skal einungis leggja upp í blindflug eða halda fluginu áfram til fyrirhugaðs ákvörðunarflugvallar ef nýjustu fyrirbyggjandi veðurupplýsingar gefa til kynna að á áætlunum komutíma verði veðurskilyrði á ákvörðunarstað, eða a.m.k. á einum varaflugvelli ákvörðunarstaðar, þau sömu eða betri en tilgreind flugvallarlágmörk.“
- i) Í stað NCC.OP.195 kemur eftirfarandi:

„NCC.OP.195 Flugtaksskilyrði — flugvélar og þýrlur

Áður en flugstjóri hefur flugtak skal hann ganga úr skugga um að:

- a) veðurskilyrði á flugvelli eða starfrækslusvæði og ástand flugbrautar eða lokaðflugs- og flugtakssvæðis, sem fyrirhugað er að nota, komi ekki í veg fyrir öryggi í flugtaki og við brottför og
- b) valin flugvallarlágmörk séu í samræmi við allt eftirfarandi:
 - 1) starfhæfan búnað á jörðu niðri,
 - 2) starfhæf loftfarskerfi,
 - 3) afkastagetu loftfars,
 - 4) réttindi flugliða.“

j) Í stað NCC.OP.225 kemur eftirfarandi:

„NCC.OP.225 Aðflugs- og landingarskilyrði — flugvélar og þyrlur

Áður en flugstjórinn hefur aðflug skal hann ganga úr skugga um að:

- a) veðurskilyrði á flugvelli eða starfrækslusvæði og ástand flugbrautar eða lokaaðflugs- og flugtakssvæðis, sem fyrirhugað er að nota, komi ekki í veg fyrir öryggi í aðflugi, landingu eða þegar hætt er við landingu, með hliðsjón af upplýsingum um afkastagetu í rekstrarhandbókinni og
- b) valin flugvallarlágmörk séu í samræmi við allt eftirfarandi:
 - 1) starfhæfan búnað á jörðu niðri,
 - 2) starfhæf loftfarskerfi,
 - 3) afkastagetu loftfars og
 - 4) réttindi flugliða.“

k) Í stað NCC.OP.230 kemur eftirfarandi:

„NCC.OP.230 Upphaf og framhald aðflugs

- a) Að því er varðar flugvélar skal blindaðflugi ekki haldið áfram ef tilkynnt skyggni eða ráðandi flugbrautarskyggni við landingu er undir gildandi lágmörkum:
 - 1) handan punkts þar sem flugvél er 1000 fetum yfir landhæð flugvallar eða
 - 2) á lokakafla í blindaðflugi (FAS) ef ákvörðunarhæð eða lágmarkslækkunarhæð er meiri en 1000 fet.
- b) Að því er varðar þyrlur, ef tilkynnt flugbrautarskyggni er innan við 550 m og ráðandi flugbrautarskyggni við landingu er undir gildandi lágmörkum, skal blindaðflugi ekki haldið áfram:
 - 1) handan punkts þar sem þyrla er 1000 fetum yfir landhæð flugvallar eða
 - 2) á lokakafla í blindaðflugi ef ákvörðunarhæð eða lágmarkslækkunarhæð er meiri en 1000 fet.
- c) Ef nauðsynlegri sýn til kennileitis hefur ekki verið náð skal fráflug framkvæmt við eða áður en ákvörðunarflughæð/ákvörðunarhæð eða lágmarkslækkunarflughæð/lágmarkslækkunarhæð er náð.
- d) Ef nauðsynlegri sýn til kennileitis er ekki viðhaldið eftir að ákvörðunarflughæð/ákvörðunarhæð eða lágmarkslækkunarflughæð/lágmarkslækkunarhæð er náð skal tafarlaust hætta við landingu.
- e) Þrátt fyrir a-lið má halda blindaðflugi áfram að ákvörðunarflughæð/ákvörðunarhæð eða lágmarkslækkunarflughæð/lágmarkslækkunarhæð ef flugbrautarskyggni er ekki tilkynnt og tilkynnt skyggni er minna en gildandi lágmörk en umreiknað skyggni samkvæmt veðurupplýsingum (CMV) er það sama eða meira en gildandi lágmörk.
- f) Þrátt fyrir a- og b-lið, ef ekki er ætlunin að lenda, má halda blindaðflugi áfram að ákvörðunarflughæð/ákvörðunarhæð eða lágmarkslækkunarflughæð/lágmarkslækkunarhæð. Fráflug skal framkvæmt við eða áður en ákvörðunarflughæð/ákvörðunarhæð eða lágmarkslækkunarflughæð/lágmarkslækkunarhæð er náð.“

l) Eftirfarandi NCC.OP.235 er bætt við:

„NCC.OP.235 EFVS 200-starfræksla

- a) Flugrekandi, sem hyggst framkvæma EFVS 200-starfrækslu með rekstrarlegum ávinningi og án sérstaks samþykkis, skal tryggja að:
 - 1) loftfarið sé vottað fyrir fyrirhugaða starfrækslu,
 - 2) að einungis séu notaðar flugbrautir, lokaaðflugs- og flugtakssvæði og blindaðflugsverklag sem hentar fyrir EFVS-starfrækslu,
 - 3) flugliðar búi yfir hæfni til að framkvæma fyrirhugaða starfrækslu og að áætlun sé komið á fót um þjálfun og próf fyrir flugliða og viðkomandi starfsfólk sem tekur þátt í undirbúningi flugs,
 - 4) verklag sé ákvarðað,
 - 5) allar viðeigandi upplýsingar séu skráðar í lista yfir lágmarksbúnað,
 - 6) allar viðeigandi upplýsingar séu skráðar í viðhaldsáætlun,

- 7) Öryggismat sé framkvæmt og að frammistöðuvísar séu ákvarðaðir til að hafa eftirlit með öryggisstigi starfrækslunnar og
 - 8) flugvallarlágmörk taki mið af getu kerfisins sem er notað.
 - b) Flugrekandi skal ekki framkvæma EFVS 200-starfrækslu í lélegu skyggni.
 - c) Þrátt fyrir 1. lið a-liðar getur flugrekandi notað sjónaukandi kerfi (EVS-kerfi) sem uppfylla lágmarksviðmiðanir til að framkvæma EFVS 200-starfrækslu, að því tilskildu að lögbært yfirvald hafi samþykkt hana.“
- 7) Ákvæðum VII. viðauka er breytt sem hér segir:
- a) Eftirfarandi NCO.OP.101 er bætt við:

„NCO.OP.101 Eftirlit með og stillingar hæðarmælis

- a) Flugstjóri skal hafa eftirlit með rétttri virkni hæðarmælis fyrir hverja brottför.
- b) Flugrekandi skal nota viðeigandi stillingar hæðarmælis fyrir öll stig flug með tilliti til hvers konar verklags sem mælt er fyrir um í ríkinu þar sem flugvöllurinn eða loftrýmið er.“
- b) Liður NCO.OP.105 fellur brott.
- c) Í stað NCO.OP.110, NCO.OP.111 og NCO.OP.112 kemur eftirfarandi:

„NCO.OP.110 Flugvallarlágmörk — flugvélar og þyrkur

- a) Að því er varðar flug samkvæmt blindflugsreglum skal flugstjórinn ákvarða flugvallarlágmörk fyrir sérhvern brottfarar-, ákvörðunar- eða varaflugvöll sem fyrirhugað er að nota til að tryggja aðskilnað loftfars frá landsvæði og hindrunum og til að draga úr hættu á að missa sýn á kennileiti á meðan sjónflugshluti blindaðflugs stendur yfir.
- b) Við ákvörðun flugvallarlágmörka skal taka tillit til eftirfarandi þátta, ef við á:
 - 1) tegundar, afkastagetu og stjórnunareiginleika loftfars,
 - 2) tækjabúnaðar, sem tiltækur er í loftfarinu til að nota við flugleiðsögu, til að skrá kennileiti og/eða til að stjórna flugslóð í flugtaki, aðflugi, lendingu og fráflugi,
 - 3) allra skilyrða eða takmarkana sem eru tilgreindar í flughandbókinni (AFM),
 - 4) stærðar og eiginleika flugbrauta/lokaaðflugs- og flugtakssvæða (FATO) sem kunna að vera valin til notkunar,
 - 5) nothæfis og afkastagetu tiltækra sjónrænna leiðsögutækja og annarra leiðsögutækja en sjónrænna auk grunnvirkja,
 - 6) flughæðar/hæðar sem veitir lausn frá hindrun (OCH/A) fyrir blindaðflugsverklag, ef það er til staðar,
 - 7) hindrana á fráklifurssvæðum og vikmörk fjarlægðar frá hindrunum,
 - 8) hæfi og viðeigandi reynslu flugstjóra af starfrækslu,
 - 9) blindaðflugsverklags, ef því hefur verið komið á fót,
 - 10) eiginleika flugvallarins og tiltækra flugleiðsöguþjónustu, ef hún er fyrir hendi,
 - 11) allra lágmarka sem ríkið þar sem flugvöllurinn er, hefur kunnert,
 - 12) skilyrða sem mælt er fyrir um í sérstökum samþykkingum fyrir starfrækslu í lélegu skyggni eða starfrækslu með rekstrarlegum ávinningi.

NCO.OP.111 Flugvallarlágmörk — tvívíddar- og þrívíddaraðflug

- a) Ákvörðunarhæðin sem nota á í þrívíddar- eða tvívíddaraðflugi með því að nota aðferðina lokaadflug með samfelldri lækun (CDFA) skal ekki vera minni en hæsta gildið af eftirfarandi:
 - 1) hæð sem veitir lausn frá hindrun fyrir viðkomandi gerð loftfars,

- 2) birt ákvörðunarhæð fyrir aðflugsverklag eða lágmarkslækkunarhæð, eftir atvikum,
 - 3) kerfislágmörkum sem tilgreind eru í töflu 1,
 - 4) lágmarksákvörðunarhæð, sem tilgreind er í flughandbókinni eða jafngildu skjali, ef hún er tilgreind þar.
- b) Lágmarkslækkunarhæð fyrir tvívíddaraðflug, án þess að notuð sé aðferðin lokaaðflug með samfelldri lækkun, skal ekki vera lægri en hæsta gildið af eftirfarandi:
- 1) hæð sem veitir lausn frá hindrun fyrir viðkomandi gerð loftfars,
 - 2) birt lágmarkslækkunarhæð fyrir aðflugsverklag, eftir atvikum,
 - 3) kerfislágmörkum sem tilgreind eru í töflu 1 eða
 - 4) lágmarksgildi lágmarkslækkunarhæðar, sem tilgreint er í flughandbókinni, ef það er tilgreint þar.

Tafla 1

Kerfislágmörk

Leiðsöguvirki	Lágmarksákvörðunarhæð/lágmarkslækkunarhæð (fet)
Blindlendingarkerfi (ILS)/örbylgjulendingarkerfi (MLS)/lendingarkerfi með gervihnattaleiðsögukerfi (GLS)	200
Hnattraent gervihnattaleiðsögukerfi(GNSS)/leiðréttingarkerfi um gervihnött (SBAS) (nákvæmni miðlínugeisla með leiðsögn í lóðréttum fleti (LPV))	200
Nákvæmnisratsjá (PAR)	200
Hnattraent gervihnattaleiðsögukerfi(GNSS)/leiðréttingarkerfi um gervihnött (SBAS) (LP)	250
GNSS (leiðsaga í láréttum fleti (LNAV))	250
GNSS/leiðsaga í lóðréttum fleti miðað við loftþrýsting (e. <i>baro-vertical navigation</i>) (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Aðflug þyrllu um geimhnit	250
Miðlínusendir (LOC) með eða án fjarlægðarvita (DME)	250
Aðflugsstjórnun með kögunarratsjá (SRA) (lýkur við 1/2 sjómílu)	250
SRA (lýkur við 1 sjómílu)	300
SRA (lýkur við 2 sjómílu eða meira)	350
Fjölstefnuviti (VOR)	300
VOR/DME	250
Hringviti (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF-miðunarstöð (VDF)	350.

NCO.OP.112 Flugvallarlágmörk — hringaðflug flugvéla

- a) Lágmarkslækkunarhæð fyrir hringaðflug flugvéla skal ekki vera lægri en hæsta gildið af eftirfarandi:
 - 1) útgefinni hæð sem veitir lausn frá hindrun (OCH) í hringaðflugi fyrir flugvélaflokkinn,
 - 2) lágmarkshringaðflugshæð, sem fengin er úr töflu 1, eða
 - 3) ákvörðunarhæð/lágmarkslækkunarhæð fyrir undanfarandi blindaðflugsverklag.
- b) Lágmarksskyggni fyrir hringaðflug flugvéla skal vera hæsta gildið af eftirfarandi:
 - 1) hringaðflugsskyggni fyrir flugvélaflokkinn, ef það er útgefið, eða
 - 2) lágmarksskyggni sem fengið er úr töflu 1.

Tafla 1

Lágmarkslækkunarhæð og lágmarksskyggni fyrir hringaðflug miðað við flugvéla flokk

	Flugvéla flokkur			
	A	B	C	D
Lágmarkslækkunarhæð (fet)	400	500	600	700
Lágmarksskyggni (m)	1 500	1 500	2 400	3 600 ⁴

d) Í stað b-liðar NCO.OP.135 kemur eftirfarandi:

„b) Áður en flugstjóri leggur upp í flug skal hann hafa kynnt sér allar fyrirliggjandi veðurupplýsingar sem varða fyrirhugað flug. Undirbúningur fyrir flug fjarri brottfararstað og fyrir allt flug samkvæmt blindflugsreglum skal fela í sér:

- 1) athugun á fyrirliggjandi, nýjum veðurskeytum og veðurspám og
- 2) áætlun um annars konar ráðstafanir til að grípa til ef mögulega ekki er hægt að ljúka flugi eins og áætlað var vegna veðurskilyrða.“

e) Í stað NCO.OP.140, NCO.OP.141 og NCO.OP.142 kemur eftirfarandi:

„NCO.OP.140 Varaflugvöllur ákvörðunarstaðar — flugvélar

Fyrir blindflug skal flugstjórinn tilgreina í flugáætluninni a.m.k. einn varaflugvöll ákvörðunarstaðar, nema fyrirliggjandi, nýjar veðurupplýsingar á ákvörðunarflugvellinum, á tímabilinu frá einum klukkutíma fyrir til eins klukkutíma eftir áætlaðan komutíma eða frá raunverulegum brottfarartíma til eins klukkutíma eftir áætlaðan komutíma, hvort heldur tímabilið er styttra, gefi til kynna skýjahulu að lágmarki 1000 fetum yfir ákvörðunarhæð/lágmarkslækkunarhæð fyrir tiltækt blindaðflugsverklag og a.m.k. 5000 m skyggni.

NCO.OP.141 Varaflugvöllur ákvörðunarstaðar — þyrlur

Fyrir blindflug skal flugstjórinn tilgreina í flugáætluninni a.m.k. einn varaflugvöll ákvörðunarstaðar, nema fyrirliggjandi, nýjar veðurupplýsingar á ákvörðunarflugvellinum, á tímabilinu frá einum klukkutíma fyrir til eins klukkutíma eftir áætlaðan komutíma eða frá raunverulegum brottfarartíma til eins klukkutíma eftir áætlaðan komutíma, hvort heldur tímabilið er styttra, gefi til kynna skýjahulu að lágmarki 1000 fetum yfir ákvörðunarhæð/lágmarkslækkunarhæð fyrir tiltækt blindaðflugsverklag og a.m.k. 3000 m skyggni.

NCO.OP.142 Varaflugvöllur ákvörðunarstaðar — blindaðflug

Flugstjórinn skal eingöngu velja flugvöll sem varaflugvöll ákvörðunarstaðar ef annaðhvort:

- a) blindaðflugsverklag, sem reiðir sig ekki á hnattrænt gervihnattaleiðsögukerfi, er fyrir hendi annaðhvort á ákvörðunarflugvelli eða á varaflugvelli ákvörðunarstaðar eða
- b) öll eftirfarandi skilyrði eru uppfyllt:
 - 1) hnattræna gervihnattaleiðsögukerfið um borð getur notað leiðréttingarkerfi um gervihnött (SBAS),
 - 2) ákvörðunarflugvöllur, allir aðrir varaflugvellir ákvörðunarstaðar og flugleiðin milli þeirra er innan þjónustusvæðis leiðréttingarkerfis um gervihnött,
 - 3) áætlað er að leiðréttingarkerfi í loftfari (ABAS) verði tiltækt ef leiðréttingarkerfi um gervihnött (SBAS) verður óvænt ekki tiltækt,
 - 4) blindaðflugsverklag (annaðhvort á ákvörðunarflugvelli eða varaflugvelli ákvörðunarstaðar) sem er ekki háð því að leiðréttingarkerfi um gervihnött sé tiltækt,
 - 5) viðeigandi viðbragðsaðgerð gerir mögulegt að ljúka flugi á öruggan hátt ef hnattrænt gervihnattaleiðsögukerfi er ekki tiltækt.“

f) Eftirfarandi NCO.OP.143 og NCO.OP.144 er bætt við:

„NCO.OP.143 Áætlunarlágmörk varaflugvalla ákvörðunarstaðar — flugvélar

Flugvöllur skal ekki tilgreindur sem varaflugvöllur ákvörðunarstaðar nema fyrirbyggjandi, nýjar veðurupplýsingar á tímabilinu frá einum klukkutíma fyrir til eins klukkutíma eftir áætlaðan komutíma eða frá raunverulegum brottfarartíma til eins klukkutíma eftir áætlaðan komutíma, hvort heldur tímabilið er styttra, gefi til kynna:

- a) að því er varðar varaflugvöll með tiltækt blindaðflug með ákvörðunarhæð sem er undir 250 fetum,
 - 1) skýjahulu sem er a.m.k. 200 fetum yfir ákvörðunarhæð eða lágmarkslækkunarhæð í tengslum við blindaðflug og
 - 2) skyggni sem er a.m.k. 1500 m eða
- b) að því er varðar varaflugvöll með blindaðflug með ákvörðunarhæð eða lágmarkslækkunarhæð sem er 250 fet eða meiri,
 - 1) skýjahulu sem er a.m.k. 400 fetum yfir ákvörðunarhæð eða lágmarkslækkunarhæð í tengslum við blindaðflug og
 - 2) skyggni sem er a.m.k. 3000 m eða
- c) að því er varðar varaflugvöll án tiltæks blindaðflugsverklags:
 - 1) skýjahulu sem er a.m.k. hærra gildið af annaðhvort 2000 fetum eða lágmarkshæð öruggs flugs samkvæmt blindflugsglum og
 - 2) skyggni sem er a.m.k. 5000 m.

NCO.OP.144 Áætlunarlágmörk varaflugvallar ákvörðunarstaðar — þyrlur

Flugvöllur skal ekki tilgreindur sem varaflugvöllur ákvörðunarstaðar nema fyrirbyggjandi, nýjar veðurupplýsingar, á tímabilinu frá einum klukkutíma fyrir til eins klukkutíma eftir áætlaðan komutíma eða frá raunverulegum brottfarartíma til eins klukkutíma eftir áætlaðan komutíma, hvort heldur tímabilið er styttra, gefi til kynna

- a) að því er varðar varaflugvöll með blindaðflugsverklagi:
 - 1) skýjahulu sem er a.m.k. 200 fetum yfir ákvörðunarhæð eða lágmarkslækkunarhæð í tengslum við blindaðflugsverklagið og
 - 2) skyggni sem er a.m.k. 1500 m að degi til eða 3000 m að nóttu til eða
- b) að því er varðar varaflugvöll án blindaðflugsverklags:
 - 1) skýjahulu sem er a.m.k. hærra gildið af annaðhvort 2000 fetum eða lágmarkshæð öruggs flugs samkvæmt blindflugsglum og
 - 2) skyggni sem er a.m.k. 1500 m að degi til eða 3000 m að nóttu til.“
- g) Í stað a- og b-liðar NCO.OP.160 kemur eftirfarandi:
 - „a) Flugstjóri skal einungis leggja upp í sjónflug eða halda fluginu áfram ef nýjustu fyrirbyggjandi veðurupplýsingar gefa til kynna að veðurskilyrði á flugleið og fyrirhugaðum ákvörðunarstað á áætluðum tíma notkunar verði þau sömu eða betri en tilgreind sjónflugslágmörk.
 - b) Flugstjóri skal einungis leggja upp í blindflug eða halda fluginu áfram til fyrirhugaðs ákvörðunarflugvallar ef nýjustu fyrirbyggjandi veðurupplýsingar gefa til kynna að á áætluðum komutíma verði veðurskilyrði á ákvörðunarstað, eða a.m.k. á einum varaflugvelli ákvörðunarstaðar, þau sömu eða betri en gildandi flugvallarlágmörk.“
- h) Í stað NCO.OP.175 kemur eftirfarandi:

„NCO.OP.175 Flugtaksskilyrði — flugvélar og þyrlur

Áður en flugstjóri hefur flugtak skal hann ganga úr skugga um að:

- a) samkvæmt fyrirbyggjandi upplýsingum komi hvorki veðurskilyrði á flugvælinum né starfrækslusvæði eða ástand flugbrautar eða lokaáðflugs- og flugtakssvæðis, sem fyrirhugað er að nota, í veg fyrir öryggi í flugtaki og við brottför og

b) valin flugvallarlágmörk séu í samræmi við allt eftirfarandi:

- 1) starfhæfan búnað á jörðu niðri,
- 2) starfhæf loftfarskerfi,
- 3) afkastagetu loftfars,
- 4) réttindi flugliða.“

i) Í stað NCO.OP.205 og NCO.OP.206 kemur eftirfarandi:

„NCO.OP.205 Aðflugs- og landingarskilyrði — flugvélar

Áður en flugstjórinn hefur aðflug til landingar skal hann ganga úr skugga um að:

a) samkvæmt fyrirbyggjandi upplýsingum komi hvorki veðurskilyrði á flugvellinum né starfrækslusvæðinu eða ástand flugbrautar, sem fyrirhugað er að nota, í veg fyrir öryggi í aðflugi, landingu eða fráflugi og

b) valin flugvallarlágmörk séu í samræmi við allt eftirfarandi:

- 1) starfhæfan búnað á jörðu niðri,
- 2) starfhæf loftfarskerfi,
- 3) afkastagetu loftfars og
- 4) réttindi flugliða.

NCO.OP.206 Aðflugs- og landingarskilyrði — þyrlur

Áður en flugstjórinn hefur aðflug til landingar skal hann ganga úr skugga um að:

a) samkvæmt fyrirbyggjandi upplýsingum komi hvorki veðurskilyrði á flugvellinum né starfrækslusvæðinu eða ástand lokaaðflugs- og flugtakssvæðisins, sem fyrirhugað er að nota, í veg fyrir öryggi í aðflugi, landingu eða fráflugi og

b) valin flugvallarlágmörk séu í samræmi við allt eftirfarandi:

- 1) starfhæfan búnað á jörðu niðri,
- 2) starfhæf loftfarskerfi,
- 3) afkastagetu loftfars,
- 4) réttindi flugliða.“

j) Í stað NCO.OP.210 kemur eftirfarandi:

„NCO.OP.210 Upphaf og framhald aðflugs — flugvélar og þyrlur

a) Ef ráðandi flugbrautarskyggni sem nota skal við landingu er undir 550 m (eða hugsanlegt lægra gildi sem ákvarðað er í samræmi við samþykki samkvæmt SPA.LVO) skal blindaðflugi ekki haldið áfram:

- 1) handan punkts þar sem loftfar er 1000 fetum yfir landhæð flugvallar eða
- 2) á lokakafli í blindaðflugi (FAS) ef ákvörðunarflughæð eða lágmarkslækkunarhæð er meiri en 1000 fet.

b) Ef nauðsynlegri sýn til kennileitis hefur ekki verið náð skal fráflug framkvæmt við eða áður en ákvörðunarflughæð/ákvörðunarhæð eða lágmarkslækkunarflughæð/lágmarkslækkunarhæð er náð.

c) Ef nauðsynlegri sýn til kennileitis er ekki viðhaldið eftir að ákvörðunarflughæð/ákvörðunarhæð eða lágmarkslækkunarflughæð/lágmarkslækkunarhæð er náð skal tafarlaust hætta við landingu.“

8) Ákvæðum VIII. viðauka er breytt sem hér segir:

a) Eftirfarandi SPO.OP.101 er bætt við:

„SPO.OP.101 Eftirlit með og stillingar hæðarmælis

a) Flugrekandi skal ákvarða verklag við eftirlit með hæðarmæli fyrir hverja brottför.

b) Flugrekandi skal ákvarða verklag við stillingu hæðarmælis fyrir öll stig flugs þar sem tekið er tillit til þess verklags sem komið hefur verið á í ríkinu þar sem flugvöllurinn eða loftrýmið er, ef við á.“

b) Í stað SPO.OP.110 kemur eftirfarandi:

„SPO.OP.110 Flugvallarlágmörk — flugvélar og þyrlur

- a) Flugrekandi skal ákvarða flugvallarlágmörk fyrir sérhvern brottfarar-, ákvörðunar- eða varaflugvöll sem fyrirhugað er að nota til að tryggja aðskilnað loftfara frá landsvæði og hindrunum og til að draga úr hættu á að missa sýn á kennileitum á meðan sjónrænn flughluti blindaðflugs stendur yfir.
- b) Við ákvörðun flugvallarlágmarka skal taka tillit til allra eftirfarandi þátta:
- 1) tegundar, afkastagetu og stjórnunareiginleika loftfars,
 - 2) tækjabúnaðar, sem tiltækur er í loftfarinu til að nota við flugleiðsögu, til að skrá kennileiti og/eða til að stjórna flugslóð í flugtaki, aðflugi, landingu og fráflugi,
 - 3) allra skilyrða eða takmarkana sem eru tilgreindar í flughandbókinni (AFM),
 - 4) stærðar og eiginleika flugbrauta/lokaaðflugs- og flugtakssvæða (FATO) sem kunna að vera valin til notkunar,
 - 5) nothæfis og afkastagetu tiltækra sjónrænna leiðsögutækja og annarra leiðsögutækja en sjónrænna auk grunnvirkja,
 - 6) flughæðar/hæðar sem veitir lausn frá hindrun (OCH/A) fyrir blindaðflugsverklag,
 - 7) hindrana á fráklifurssvæðum og nauðsynlegra vikmarka fjarlægðar frá hindrunum,
 - 8) óstaðlaðra eiginleika flugvallar, blindaðflugsverklags eða umhverfis,
 - 9) samsetningar, hæfni og reynslu flugáhafnar,
 - 10) blindaðflugsverklags,
 - 11) eiginleika flugvallar og tiltæktrar flugleiðsöguþjónustu (ANS),
 - 12) allra lágmarka sem ríkið þar sem flugvöllurinn er, hefur kunnert,
 - 13) skilyrða sem mælt er fyrir um í sérstökum samþykkingum fyrir starfrækslu í lélegu skyggni eða starfrækslu með rekstrarlegum ávinningi og
 - 14) viðeigandi reynslu flugrekanda af starfrækslu.
- c) Flugrekandi skal tilgreina hvaða aðferð í rekstrarhandbókinni er notuð við að ákvarða flugvallarlágmörk.“
- c) Liður SPO.OP.111 fellur brott.
- d) Í stað SPO.OP.112 kemur eftirfarandi:

„SPO.OP.112 Flugvallarlágmörk — hringaðflug flugvéla

- a) Lágmarkslækkunarhæð fyrir hringaðflug flugvéla skal ekki vera lægri en hæsta gildið af eftirfarandi:
- 1) útgefinni hæð sem veitir lausn frá hindrun (OCH) í hringaðflugi fyrir flugvélaflokkinn,
 - 2) lágmarkshringaðflugshæð, sem fengin er úr töflu 1, eða
 - 3) ákvörðunarhæð/lágmarkslækkunarhæð fyrir undangengið blindaðflugsverklag.
- b) Lágmarksskyggni fyrir hringaðflug flugvéla skal vera hæsta gildið af eftirfarandi:
- 1) hringaðflugsskyggni fyrir flugvélaflokkinn, ef það er útgefið, eða
 - 2) lágmarksskyggni sem fengið er úr töflu 1.

Tafla 1

Lágmarkslækkunarhæð og lágmarksskyggni fyrir hringaðflug miðað við flugvéla flokk

	Flugvéla flokkur			
	A	B	C	D
Lágmarkslækkunarhæð (fet)	400	500	600	700
Lágmarksskyggni (m)	1 500	1 600	2 400	3 600“.

e) Í stað b-liðar SPO.OP.140 kemur eftirfarandi:

„b) Áður en flugstjóri leggur upp í flug skal hann hafa kynnt sér allar fyrirliggjandi veðurupplýsingar sem varða fyrirhugað flug. Undirbúningur fyrir flug fjarri brottfararstað og fyrir allt flug samkvæmt blindflugsreglum skal fela í sér:

- 1) athugun á fyrirliggjandi, nýjum veðurskeytum og veðurspám og
- 2) áætlun um annars konar ráðstafanir til að grípa til ef mögulega ekki er hægt að ljúka flugi eins og áætlað var vegna veðurskilyrða.“

f) Eftirfarandi SPO.OP.143 og SPO.OP.144 er bætt við:

„SPO.OP.143 Áætlunarlágmörk varaflugvalla ákvörðunarstaðar — flugvélar

Flugvöllur skal ekki tilgreindur sem varaflugvöllur ákvörðunarstaðar nema fyrirliggjandi, nýjar veðurupplýsingar, á tímabilinu frá einum klukkutíma fyrir til eins klukkutíma eftir áætlaðan komutíma eða frá raunverulegum brottfarartíma til eins klukkutíma eftir áætlaðan komutíma, hvort heldur tímabilið er styttra, gefi til kynna

- a) að því er varðar varaflugvöll með tiltækt blindaðflug með ákvörðunarhæð sem er undir 250 fetum,
 - 1) skýjahulu sem er a.m.k. 200 fetum yfir ákvörðunarhæð eða lágmarkslækkunarhæð í tengslum við blindaðflug og
 - 2) skyggni sem er a.m.k. hærra gildið af annaðhvort 1500 m eða 800 m yfir lágmarki flugbrautarskyggnis/skyggni fyrir blindaðflug eða
- b) að því er varðar varaflugvöll með blindaðflug með ákvörðunarhæð eða lágmarkslækkunarhæð sem er 250 fet eða meiri,
 - 1) skýjahulu sem er a.m.k. 400 fetum yfir ákvörðunarhæð eða lágmarkslækkunarhæð í tengslum við blindaðflug og
 - 2) skyggni sem er a.m.k. 3000 m eða
- c) að því er varðar varaflugvöll án blindaðflugsverklags,
 - 1) skýjahulu sem er a.m.k. hærra gildið af annaðhvort 2000 fetum eða lágmarkshæð öruggs flugs samkvæmt blindflugsreglum og
 - 2) skyggni sem er a.m.k. 5000 m.

SPO.OP.144 Áætlunarlágmörk varaflugvallar ákvörðunarstaðar — þyrlur

Flugrekandi skal eingöngu velja flugvöll sem varaflugvöllur ákvörðunarstaðar ef fyrirliggjandi, nýjar veðurupplýsingar á tímabilinu frá einum klukkutíma fyrir til eins klukkutíma eftir áætlaðan komutíma eða frá raunverulegum brottfarartíma til eins klukkutíma eftir áætlaðan komutíma, hvort heldur tímabilið er styttra, gefi til kynna

- a) að því er varðar varaflugvöll með blindaðflugsverklagi:
 - 1) skýjahulu sem er a.m.k. 200 fetum yfir ákvörðunarhæð eða lágmarkslækkunarhæð í tengslum við blindaðflugsverklagið og
 - 2) skyggni sem er a.m.k. 1500 m að degi til eða 3000 m að nóttu til eða

- b) að því er varðar varaflugvöll án blindaðflugsverklags:
- 1) skýjahulu sem er að lágmarki 2000 fet eða lágmarkshæð öruggs flugs samkvæmt blindflugsreglum, eftir því hvort er meira, og
 - 2) skyggni sem er a.m.k. 1500 m að degi til eða 3000 m að nóttu til.“
- g) Í stað a-liðar SPO.OP.145 kemur eftirfarandi:
- „a) Fyrir blindflug skal flugstjórinn tilgreina í flugáætluninni a.m.k. einn veðurfæran varaflugvöll fyrir flugtak ef veðurskilyrði á brottfararflugvelli eru þau sömu eða verri en gildandi flugvallarlágmörk eða ef ekki yrði hægt að snúa aftur á brottfararflugvöll af öðrum ástæðum.“
- h) Í stað a- og b-liðar SPO.OP.170 kemur eftirfarandi:
- „a) Flugstjóri skal einungis leggja upp í sjónflug eða halda fluginu áfram ef nýjustu fyrirbyggjandi veðurupplýsingar gefa til kynna að veðurskilyrði á flugleið og fyrirhuguðum ákvörðunarstað á áætluðum tíma notkunar verði þau sömu eða betri en tilgreind sjónflugslágmörk.
- b) Flugstjóri skal einungis leggja upp í blindflug eða halda fluginu áfram til fyrirhugaðs ákvörðunarflugvallar ef nýjustu fyrirbyggjandi veðurupplýsingar gefa til kynna að á áætluðum komutíma verði veðurskilyrði á ákvörðunarstað, eða a.m.k. á einum varaflugvelli ákvörðunarstaðar, þau sömu eða betri en gildandi flugvallarlágmörk.“
- i) Í stað SPO.OP.180 kemur eftirfarandi:

„SPO.OP.180 Flugtaksskilyrði — flugvélar og þyrlur

Áður en flugstjóri hefur flugtak skal hann ganga úr skugga um að:

- a) veðurskilyrði á flugvelli eða starfrækslusvæði og ástand flugbrautar eða lokaaðflugs- og flugtakssvæðis, sem fyrirhugað er að nota, komi ekki í veg fyrir öryggi í flugtaki og við brottför og
 - b) valin flugvallarlágmörk séu í samræmi við allt eftirfarandi:
 - 1) starfhæfan búnað á jörðu niðri,
 - 2) starfhæf loftfarskerfi,
 - 3) afkastagetu loftfars,
 - 4) réttindi flugliða.“
- j) Í stað SPO.OP.210 kemur eftirfarandi:

„SPO.OP.210 Aðflugs- og landingarskilyrði — flugvélar og þyrlur

Áður en flugstjórinn hefur aðflug skal hann ganga úr skugga um að:

- a) veðurskilyrði á flugvelli eða starfrækslusvæði og ástand flugbrautar eða lokaaðflugs- og flugtakssvæðis, sem fyrirhugað er að nota, komi ekki í veg fyrir öryggi í aðflugi, landingu eða þegar hætt er við landingu, með hliðsjón af upplýsingum um afkastagetu í rekstrarhandbókinni og
 - b) valin flugvallarlágmörk séu í samræmi við allt eftirfarandi:
 - 1) starfhæfan búnað á jörðu niðri,
 - 2) starfhæf loftfarskerfi,
 - 3) afkastagetu loftfars,
 - 4) réttindi flugliða.“
- k) Í stað SPO.OP.215 kemur eftirfarandi:

„SPO.OP.215 Upphaf og framhald aðflugs

- a) Að því er varðar flugvélar skal blindaðflugi ekki haldið áfram ef tilkynnt skyggni eða ráðandi flugbrautarskyggni við landingu er undir gildandi lágmarkum:
 - 1) handan punkts þar sem flugvél er 1000 fetum yfir landhæð flugvallar eða

- 2) á lokakafla í blindaðflugi (FAS) ef ákvörðunarhæð eða lágmarkslækkunarhæð er meiri en 1000 fet.
 - b) Að því er varðar þyrlur, ef tilkynnt flugbrautarskyggni er innan við 550 m og ráðandi flugbrautarskyggni við landingu er undir gildandi lágmarkum, skal blindaðflugi ekki haldið áfram:
 - 1) handan punkts þar sem þyrla er 1000 fetum yfir landhæð flugvallar eða
 - 2) á lokakafla í blindaðflugi ef ákvörðunarhæð eða lágmarkslækkunarhæð er meiri en 1000 fet.
 - c) Ef nauðsynlegri sýn til kennileitis hefur ekki verið náð skal fráflug framkvæmt við eða áður en ákvörðunarflughæð/ákvörðunarhæð eða lágmarkslækkunarflughæð/lágmarkslækkunarhæð er náð.
 - d) Ef nauðsynlegri sýn til kennileitis er ekki viðhaldið eftir að ákvörðunarflughæð/ákvörðunarhæð eða lágmarkslækkunarflughæð/lágmarkslækkunarhæð er náð skal tafarlaust hætta við landingu.
 - e) Þrátt fyrir a-lið má halda blindaðflugi áfram að ákvörðunarflughæð/ákvörðunarhæð eða lágmarkslækkunarflughæð/lágmarkslækkunarhæð ef flugbrautarskyggni er ekki tilkynnt og tilkynnt skyggni er minna en viðeigandi lágmark en umreiknað skyggni samkvæmt veðurupplýsingum (CMV) er meira en gildandi lágmark.
 - f) Þrátt fyrir a- og b-lið, ef ekki er ætlunin að lenda, má halda blindaðflugi áfram að ákvörðunarflughæð/ákvörðunarhæð eða lágmarkslækkunarflughæð/lágmarkslækkunarhæð. Fráflug skal framkvæmt við eða áður en ákvörðunarflughæð/ákvörðunarhæð eða lágmarkslækkunarflughæð/lágmarkslækkunarhæð er náð.“
- l) Eftirfarandi SPO.OP.235 er bætt við:

„SPO.OP.235 EFVS 200-starfræksla

- a) Flugrekandi, sem hyggst framkvæma EFVS 200-starfrækslu með rekstrarlegum ávinningi og án sérstaks samþykkis, skal tryggja að:
 - 1) loftfarið sé vottað fyrir fyrirhugaða starfrækslu,
 - 2) að einungis séu notaðar flugbrautir, lokaðflugs- og flugtakssvæði og blindaðflugsverklag sem hentar fyrir EFVS-starfrækslu,
 - 3) flugáhöfn búi yfir hæfni til að framkvæma fyrirhugaða starfrækslu og að áætlun sé komið á fót um þjálfun og próf fyrir flugliða og viðkomandi starfsfólk sem tekur þátt í undirbúningi flugs,
 - 4) verklag sé ákvarðað,
 - 5) allar viðeigandi upplýsingar séu skráðar í lista yfir lágmarksbúnað,
 - 6) allar viðeigandi upplýsingar séu skráðar í viðhaldsáætlun,
 - 7) öryggismat sé framkvæmt og að frammistöðuvísar séu ákvarðaðir til að hafa eftirlit með öryggisstigi starfrækslunnar og
 - 8) flugvallarlágmark taki mið af getu kerfisins sem er notað.
- b) Flugrekandi skal ekki framkvæma EFVS 200-starfrækslu í lélegu skyggni.
- c) Þrátt fyrir 1. lið a-liðar getur flugrekandi notað sjónaukandi kerfi sem uppfylla lágmarksviðmiðanir til að hrinda EFVS 200-starfrækslu í framkvæmd, að því tilskildu að lögbært yfirvald hafi samþykkt hana.“