II

(Icke-lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) 2017/363

av den 1 mars 2017

om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 vad gäller särskilt godkännande av verksamhet med enmotoriga turbinmotorflygplan under mörker eller under instrumentväderförhållanden och kraven för godkännande av utbildning om farligt gods avseende kommersiell specialiserad verksamhet, icke-kommersiell verksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg och icke-kommersiell specialiserad verksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG ([1]), särskilt artikel 8.5, och

av följande skäl:

(1) I enlighet med förordning (EG) nr 216/2008 bör kommissionen anta de tillämpningsföreskrifter som är nödvändiga för att fastställa villkoren för säker drift av luftfartyg. Dessa villkor fastställs i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 ([2]).

(2) Att tillämpa förordning (EU) nr 965/2012 på ferryflygningar skulle leda till en oproportionerlig administrativ börda för industrin och behöriga myndigheter. I syfte att införa en mer proportionell och riskbaserad strategi för tillämpningen av den förordningen bör enstaka flygningar utan passagerare eller last, då luftfartyget förflyttas i samband med renovering, reparation, underhållskontroller, inspektioner, leverans, export eller liknande ändamål, undantas från tillämpningen av förordning (EU) nr 965/2012.

(3) Icaos (Internationella civila luftfartsorganisationen) standarder och rekommenderade praxis som anges i del I i bilaga 6 till konventionen angående internationell civil luftfart, som undertecknades i Chicago den 7 december 1944, innehåller bestämmelser för verksamhet med enmotoriga turbinmotorflygplan under mörker eller under instrumentväderförhållanden. Dessa bestämmelser innehåller bland annat ett krav att en sådan verksamhet får godkännas för en operatör endast om den stat där operatören finns säkerställer att vissa villkor är uppfyllda, bl.a. i fråga om installerad utrustning, motortillförlitlighet, motorövervakning, operatörens procedurer och flygbesättningens utbildning. Unionsrätten bör anpassas till dessa bestämmelser, genom att säkerställa att kommersiell flygtransport med enmotoriga turbinmotorflygplan under mörker eller under instrumentväderförhållanden är föremål för godkännande från den behöriga myndigheten.

([1]) EUT L 79, 19.3.2008, s. 1.
([2]) Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1).

(4) Möjligheten att, genom ett undantag, använda enmotoriga flygplan enligt de villkor som anges i de befintliga undantag som beviljas av medlemsstaterna i enlighet med artikel 8.2 i rådets förordning (EEG) nr 3922/91 ([1]), enligt vad som föreskrivs i artikel 6.5 i förordning (EU) nr 965/2012, blir i och med denna anpassning föråldrad. Den bestämmelsen bör därför utgå. Dessa undantag för verksamhet med enmotoriga flygplan, inklusive de villkor som anges i undantagen, bör under en lämplig tidsperiod efter denna förordnings ikraftträdande betraktas som godkännanden från den behöriga myndigheten enligt vad som krävs i den anpassade rättsliga ramen, för att säkerställa en smidig övergång. Efter denna övergångsperiod bör det inte längre vara möjligt att hänvisa till sådana undantag, utan i stället krävs sådana godkännanden. Alla relevanta ändringar av verksamheten med dessa flygplan under denna övergångsperiod bör även i fortsättningen anmälas.

(5) Operatörer av kommersiell specialiserad verksamhet, samt operatörer som utför icke-kommersiell trafik med komplexa motordrivna luftfartyg eller icke-kommersiell specialiserad trafik med komplexa motordrivna luftfartyg som inte används för transport av farligt gods bör fortsätta att upprätta och upprätthålla utbildningsprogram avseende farligt gods, i enlighet med bilaga III (Del-ORO) till förordning (EU) nr 965/2012. I syfte att införa en mer proportionell och riskbaserad strategi för tillämpningen av dessa bestämmelser bör det dock inte längre vara nödvändigt att den behöriga myndigheten godkänner sådana utbildningsprogram.

(6) Förordning (EU) nr 965/2012 bör därför ändras i enlighet med detta. Särskilt bör bilaga III (Del-ORO) till den förordningen ändras så att en mer proportionell och riskbaserad strategi kan antas när det gäller godkännandekraven för utbildningsprogram avseende farligt gods, och ett nytt kapitel om enmotoriga turbinmotorflygplan bör läggas till i bilaga V (Del-SpA) till förordningen.

(7) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning när det gäller enmotoriga turbinmotorflygplan grundar sig på yttrandet ([2]) från Europeiska byrån för luftfartssäkerhet, i enlighet med artikel 17.2 b och artikel 19.1 i förordning (EG) nr 216/2008.

(8) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats enligt artikel 65 i förordning (EG) nr 216/2008.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 6.3 ska ersättas med följande:

”3. Genom undantag från artikel 5 och utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EG) nr 216/2008 och kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 (*), i fråga om flygtillstånd, ska flygningar i samband med införande eller ändring av luftfartygstyper som utförs av konstruktions- eller tillverkningsorganisationer inom ramen för deras befogenheter, samt flygningar utan passagerare eller last där luftfartyget förflyttas i samband med renovering, reparation, underhållskontroller, inspektioner, levererans, export eller liknande ändamål, utföras enligt de villkor som anges i medlemsstaternas nationella lagstiftning.

(*) Kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 av den 3 augusti 2012 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer (EUT L 224, 21.8.2012, s. 1).”

2. Artikel 6.5 ska ersättas med följande:

”5. Till och med den 2 september 2017 ska undantag som beviljats före den 22 mars 2017, i enlighet med artikel 8.2 i förordning (EEG) nr 3922/91, enligt vad som föreskrivs i artikel 6.5 i förordning (EU) nr 965/2012 i tillämpliga fall före den 22 mars 2017, betraktas som sådana godkännanden som avses i CAT.POL.A.300 a i bilaga IV (Del-CAT). Efter den 2 september 2017 ska dessa undantag inte längre gälla för verksamhet med enmotoriga flygplan.

([1]) Rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart (EGT L 373, 31.12.1991, s. 4).

([2]) Yttrande nr 06/2015 från Europeiska byrån för luftfartssäkerhet av den 11 november 2015 om en kommissionsförordning om inrättande av tekniska krav för särskilt godkännande av verksamhet med enmotoriga turbinmotorluftfartyg under mörker eller under instrumentväderförhållanden.

Om en ändring av verksamheten med dessa flygplan påverkar de villkor som anges i dessa undantag och planeras mellan den 22 mars 2017 och den 2 september 2017 ska den planerade ändringen anmälas till kommissionen och byrån innan den genomförs. Kommissionen och byrån ska bedöma den planerade ändringen i enlighet med artikel 14.5 i förordning (EG) nr 216/2008.”

3. Bilagorna II, III, IV och V ska ändras i enlighet med bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 1 mars 2017.

På kommissionens vägnar
Jean-Claude JUNCKER
Ordförande

BILAGA

Bilagorna II, III, IV och V till förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras på följande sätt:

1. I bilaga II (Del-ARO) ska tillägg II ska ersättas med följande:

"Tillägg II

DRIFTSSPECIFIKATIONER **(med förbehåll för de godkända förhållandena i drifthandboken)**				
Kontaktuppgifter för utfärdande myndighet Telefon ([1]): _____ Fax _____ E-post: _____				
Drifttillstånd ([2]): Operatörens namn ([3]): Datum ([4]): Underskrift: Verksam under beteckningen firmanamn: Nummer för driftsspecifikationer:				
Luftfartygsmodell ([5]): Registreringsbeteckningar ([6]):				
Typ av verksamhet: Kommersiell flygtransport (CAT) ☐ Passagerare ☐ Last ☐ Annat ([7]): _____				
Verksamhetsområde ([8]):				
Särskilda begränsningar ([9]):				
Särskilda godkännanden:	Ja	Nej	Specifikation ([10])	Anmärkningar
Farligt gods	☐	☐		
Verksamhet vid låga siktvärden Start Inflygning och landning	☐	☐	Drifttillstånd (CAT) ([11]) … Bansynvidd (RVR) ([12]): m DA/H: ft RVR: m	
RVSM ([13]) ☐ Ej tillämpligt	☐	☐		
ETOPS ([14]) ☐ Ej tillämpligt	☐	☐	Maximal diversionstid ([15]): min.	
Komplexa navigeringsspecifikationer för PBN-verksamhet ([16])	☐	☐		([17])
Minimikrav på navigeringsprestanda	☐	☐		
Verksamhet med enmotoriga turbinmotorflygplan under mörker eller under instrumentväderförhållanden (IMC) (SET-IMC)	☐	☐	([18])	
Helikopterverksamhet med NVIS-stöd	☐	☐		
HHO-verksamhet (vinschoperation utförd från helikopter)	☐	☐		
HEMS-verksamhet (ambulansflygning med helikopter)	☐	☐		
Helikopterverksamhet till havs	☐	☐		
Kabinpersonalutbildning ([19])	☐	☐		
Utfärdande av kabinbesättningsintyg ([20])	☐	☐		
Fortsatt luftvärdighet	☐	☐	([21])	
Övrigt ([22])				

([1]) Telefon- och faxnummer till den behöriga myndigheten, inklusive landsnummer. Ange e-postadress, om sådan finns att tillgå.
([2]) Här anges numret på det aktuella drifttillståndet.
([3]) Här anges operatörens registrerade namn samt operatörens firmanamn, vid eventuell avvikelse. Ange ”VUB” före firmanamnet. (Det står för ”verksam under beteckningen”.)
([4]) Utfärdandedatum för driftsspecifikationerna (dd-mm-åååå) och underskrift av den behöriga myndighetens representant.
([5]) Här anges Icao-beteckningen för luftfartygets fabrikat, modell och serie, eller övergripande serie, om det finns någon sådan beteckning för en serie (t.ex. Boeing-737-3K2 eller Boeing-777-232).
([6]) Registreringsbeteckningar anges antingen i driftsspecifikationerna eller i drifthandboken. I det sistnämnda fallet måste de relaterade driftsspecifikationerna innehålla en hänvisning till respektive sida i drifthandboken. Om inte alla särskilda godkännanden är tillämpliga för luftfartygsmodellen, kan luftfartygets registreringsbeteckningar anges i kolumnen ”Anmärkningar” för respektive särskilda godkännande.
([7]) Specificera annan transporttyp (t.ex. ambulansflygning).
([8]) Här anges geografiskt område för tillåten verksamhet (med hjälp av geografiska koordinater eller specifika sträckor, flyginformationsregion eller nations- eller regiongränser).
([9]) Här anges tillämpliga särskilda begränsningar (t.ex. endast visuellflygregler (VFR) och endast under dager).
([10]) Ange i denna kolumn de mest tillåtande kriterierna för varje godkännande eller godkännandetyp (med tillämpliga kriterier).
([11]) Här anges tillämplig kategori av precisionsinflygning: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB eller CAT IIIC. Lägsta bansynvidd (RVR) anges i meter och beslutshöjden (DH) i fot. En rad används per angiven inflygningskategori.
([12]) Här anges lägsta godkända bansynvidd vid start i meter. En rad per godkännande får användas om olika godkännanden har beviljats.
([13]) Rutan ”Ej tillämpligt” får endast kryssas för om luftfartygets maximala tjänstetopphöjd understiger FL290.
([14]) Långdistansflygning (ETOPS) gäller för närvarande endast för tvåmotoriga luftfartyg. Rutan ”Ej tillämpligt” får därför kryssas för om luftfartygsmodellen har fler eller färre än två motorer.
([15]) Här får även tröskeldistans anges (i NM) samt motortyp.
([16]) Prestandabaserad navigering (PBN): en rad används för varje komplext särskilt PBN-godkännande (t.ex. RNP AR APCH), med tillämpliga begränsningar som anges i kolumnerna ”Specifikationer” och/eller ”Anmärkningar”. Procedurspecifika godkännanden av specifika RNP AR APCH-procedurer får anges antingen i driftsspecifikationerna eller i drifthandboken. I det sistnämnda fallet måste de relaterade driftsspecifikationerna innehålla en hänvisning till respektive sida i drifthandboken.
([17]) Specificera om det särskilda godkännandet är begränsat till vissa banslut och/eller flygplatser.
([18]) Här anges den specifika kombinationen av flygplansskrov och motor.
([19]) Godkännande att genomföra den utbildning och det prov som ska utföras av sökande till ett kabinbesättningsintyg enligt bilaga V (Del-CC) till förordning (EU) nr 1178/2011.
([20]) Godkännande att utfärda kabinbesättningsintyg enligt bilaga V (Del-CC) till förordning (EU) nr 1178/2011.
([21]) Namnet på den person/organisation som är ansvarig för att säkerställa att luftfartygets fortsatta luftvärdighet upprätthålls samt en hänvisning till den bestämmelse som innehåller krav på sådant arbete, dvs. kapitel G i bilaga I (Del-M) till förordning (EU) nr 1321/2014.
([22]) Här kan andra godkännanden eller upplysningar anges, med en rad (eller ett stycke med flera rader) för varje tillstånd (t.ex. kortlandningar, verksamhet med branta inflygningar, helikopterverksamhet med trafik till/från en flygplats av särskilt samhällsintresse (PIS), helikopterverksamhet över ogynnsam miljö belägen utanför ett tättbebyggt område, helikopterverksamhet utan kapacitet för säker nödlandning, verksamhet med ökade bankningsvinklar, maximal distans från en användbar flygplats för tvåmotoriga flygplan utan ETOPS-godkännande, luftfartyg som används för icke-kommersiell verksamhet).

Easa-blankett 139, utgåva 3”.

2. Bilaga III (Del-ORO) ska ändras på följande sätt:

a) I punkt ORO.GEN.110 ska leden j och k ersättas med följande:

”j) Operatören ska upprätta och upprätthålla utbildningsprogram avseende farligt gods för personal enligt vad som krävs i Technical Instructions. Dessa utbildningsprogram ska motsvara personalens ansvar. Utbildningsprogram för operatörer som utför kommersiell flygtransport (CAT), oavsett om de transporterar farligt gods eller inte, och för operatörer som utför annan verksamhet än kommersiell flygtransport (CAT) som avses i leden b, c och d i punkt ORO.GEN.005 för att transportera farligt gods ska vara föremål för granskning och godkännande från den behöriga myndigheten.

k) Utan hinder av led j ska operatörer som utför kommersiell verksamhet med något av följande luftfartyg säkerställa att flygbesättningen har fått en lämplig utbildning eller genomgång avseende farligt gods, för att de ska kunna känna igen odeklarerat farligt gods som förs ombord av passagerare eller som last:

(1) Ett segelflygplan.

(2) En ballong.

(3) Ett enmotorigt propellerdrivet flygplan med en maximal certifierad startmassa på högst 5 700 kg och en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av högst fem passagerare, för en flygning som startar och landar på samma flygplats eller utelandningsplats, enligt visuellflygregler (VFR) under dager.

(4) En annan helikopter än en komplex motordriven helikopter, enmotorig, med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av högst fem passagerare, för en flygning som startar och landar på samma flygplats eller utelandningsplats, enligt visuellflygregler (VFR) under dager.”

b) I punkt ORO.FC.A.250 ska led a ersättas med följande:

”a) En innehavare av ett trafikflygarcertifikat CPL(A) (flygplan) får tjänstgöra som befälhavare i kommersiell flygtransport i ett enpilotsflygplan endast om något av följande villkor är uppfyllt:

(1) För transport av passagerare enligt VFR mer än 50 NM (90 km) från startflygplatsen: innehavaren har minst 500 timmar total flygtid på flygplan eller innehar gällande IFR-behörighet.

(2) För flygning på en flermotorig flygplanstyp enligt IFR: innehavaren har minst 700 timmar total flygtid på flygplan, inklusive 400 timmar som befälhavare. Av dessa timmar ska 100 timmar vara enligt IFR och 40 timmar på ett flermotorigt flygplan. De 400 timmarna som befälhavare får ersättas med timmar som biträdande pilot, varvid två timmar som biträdande pilot ska motsvara en timme som befälhavare och dessa timmar erhållas inom ramen för ett enligt kraven i drifthandboken fastställt flerpilotsystem.

(3) För flygning på ett enmotorigt flygplan enligt IFR: innehavaren har minst 700 timmar total flygtid på flygplan, inklusive 400 timmar som befälhavare. Av dessa timmar ska 100 timmar vara enligt IFR. De 400 timmarna som befälhavare får ersättas med timmar som biträdande pilot, varvid två timmar som biträdande pilot ska motsvara en timme som befälhavare och dessa timmar erhållas inom ramen för ett enligt kraven i drifthandboken fastställt flerpilotsystem.”

3. Bilaga IV (Del-CAT) ska ändras på följande sätt:

a) Punkt CAT.OP.MPA.136 ska ersättas med följande:

”CAT.OP.MPA.136 Flygvägar och geografiska verksamhetsområden – enmotoriga flygplan

Såvida inte den behöriga myndigheten har godkänt något annat i enlighet med bilaga V (Del-SpA), KAPITEL L – VERKSAMHET MED ENMOTORIGA TURBINMOTORFLYGPLAN UNDER MÖRKER ELLER UNDER INSTRUMENTVÄDERFÖRHÅLLANDEN (SET-IMC) ska operatören säkerställa att verksamhet med enmotoriga flygplan endast utförs längs flygvägar eller inom områden där det finns tillgängliga ytor som ger möjlighet att genomföra en säker nödlandning.”

b) I punkt CAT.OP.MPA.180 ska led a ersättas med följande:

”a) Om det av meteorologiska skäl eller prestandaskäl inte är möjligt att använda startflygplatsen som ett startalternativ, ska operatören välja ut en annan lämplig alternativ startflygplats som maximalt ska vara på följande avstånd från startflygplatsen:

(1) För flygplan med två motorer, antingen

i) en timmes flygtid med marschfart med en motor ur funktion (OEI) enligt flyghandboken (AFM) vid vindstilla och under normalförhållanden, baserat på verklig startmassa, eller

ii) diversionstid enligt ETOPS som är godkänd enligt bilaga V (Del-SpA), kapitel F, med beaktande av eventuella restriktioner enligt minimiutrustningslistan (MEL), dock högst två timmar, med marschfart med en motor ur funktion (OEI) enligt flyghandboken (AFM) vid vindstilla och under normalförhållanden, baserat på verklig startmassa.

(2) För flygplan med tre eller fyra motorer, två timmars flygtid vid vindstilla och under normalförhållanden med marschfart med en motor ur funktion enligt flyghandboken, baserad på verklig startmassa.

(3) För verksamhet som godkänts i enlighet med bilaga V (Del-SpA), KAPITEL L – VERKSAMHET MED ENMOTORIGA TURBINMOTORFLYGPLAN UNDER MÖRKER ELLER UNDER INSTRUMENTVÄDERFÖRHÅLLANDEN (SET-IMC): 30 minuters flygtid vid normal marschfart och under vindstilla förhållanden, baserad på verklig startmassa.

För flermotoriga flygplan: om flyghandboken (AFM) inte innehåller uppgift om marschfart för flygning med en motor ur funktion (OEI), ska den fart som används vid beräkningen vara den som uppnås med återstående motor(er) gående på maximal kontinuerlig effekt.”

c) I punkt CAT.POL.A.300 ska led a ersättas med följande:

”a) Såvida inte den behöriga myndigheten har godkänt något annat i enlighet med bilaga V (Del-SpA), KAPITEL L – VERKSAMHET MED ENMOTORIGA TURBINMOTORFLYGPLAN UNDER MÖRKER ELLER UNDER INSTRUMENTVÄDER-FÖRHÅLLANDEN (SET-IMC) får operatören inte använda ett enmotorigt flygplan

(1) under mörker, eller

(2) under instrumentväderförhållanden, med undantag för flygning enligt speciella VFR-regler.”

d) Punkt CAT.POL.A.320 ska ersättas med följande:

”CAT.POL.A.320 På sträcka – enmotoriga flygplan

a) Under de meteorologiska förhållanden som förväntas för flygningen och vid motorbortfall ska flygplanet kunna nå en plats där en säker nödlandning kan genomföras, såvida inte operatören är godkänd av den behöriga myndigheten i enlighet med bilaga V (Del-SpA), KAPITEL L – VERKSAMHET MED ENMOTORIGA TURBINMOTORFLYGPLAN UNDER MÖRKER ELLER UNDER INSTRUMENTVÄDERFÖRHÅLLANDEN (SET-IMC) och utnyttjar en riskperiod.

b) Vid tillämpning av led a ska följande antas gälla när motorbortfallet inträffar:

(1) Flygplanet flyger inte på en höjd som överstiger den höjd vid vilken stighastigheten uppgår till 300 ft per minut, med motorn i gång inom specificerade värden för maximal kontinuerlig effekt.

(2) Sträckgradienten är den verkliga sjunkgradienten, ökad med en gradient på 0,5 %.”

4. I bilaga V (Del-SpA) ska följande kapitel L läggas till:

”KAPITEL L

VERKSAMHET MED ENMOTORIGA TURBINMOTORFLYGPLAN UNDER MÖRKER ELLER UNDER INSTRUMENTVÄDERFÖRHÅLLANDEN (SET-IMC)

SpA.SET-IMC.100 Verksamhet enligt SET-IMC

Inom kommersiell flygtransport (CAT) får enmotoriga turbinmotorflygplan användas under mörker eller under instrumentväderförhållanden (IMC) endast om operatören har beviljats ett godkännande enligt SET-IMC från den behöriga myndigheten.

SpA.SET-IMC.105 Godkännande av verksamhet enligt SET-IMC

För att erhålla ett godkännande enligt SET-IMC från den behöriga myndigheten ska operatören styrka att samtliga följande villkor är uppfyllda:

a) Turbinmotorn har uppnått en godtagbar tillförlitlighetsnivå, baserat på den globala användningen i den specifika kombinationen av flygplansskrov och motor.

b) Särskilda instruktioner och förfaranden för underhåll har fastställts och tagits med i operatörens underhållsprogram för luftfartyget för att säkerställa de avsedda nivåerna för fortsatt luftvärdighet och tillförlitlighet hos flygplanet och dess framdrivningssystem, i enlighet med bilaga I (Del-M) till förordning (EU) nr 1321/2014, inklusive både

(1) ett övervakningsprogram för motortrender, med undantag för flygplan med ett första utfärdat individuellt luftvärdighetsbevis efter den 31 december 2004, som ska ha ett automatiskt trendövervakningssystem, och

(2) ett tillförlitlighetsprogram för framdrivningssystem och tillhörande system.

c) Flygbesättningens sammansättning har fastställts, liksom ett utbildnings-/kontrollprogram för de flygbesättningsmedlemmar som deltar i denna verksamhet.

d) Operativa förfaranden som omfattar följande har fastställts:

(1) Vilken utrustning som ska medföras, inklusive operativa begränsningar och lämpliga punkter i minimiutrustningslistan (MEL).

(2) Färdplaneringen.

(3) Normala förfaranden.

(4) Förfaranden för oförutsedda händelser, inklusive förfaranden efter ett bortfall i framdrivningssystemet, samt nödlandningsförfaranden under alla väderförhållanden.

(5) Övervakning och tillbudsrapportering.

e) En bedömning av säkerhetsrisker har genomförts, inklusive fastställandet av en godtagbar riskperiod om en operatör har för avsikt att använda den.

SpA.SET-IMC.110 Utrustningskrav för verksamhet enligt SET-IMC

Flygplan som används för verksamhet enligt SET-IMC ska vara utrustade med all följande utrustning:

a) Två separata system för elförsörjning, som var för sig tillhandahåller tillräcklig energi för alla viktiga flyginstrument, navigationssystem och flygplanssystem som krävs för fortsatt flygning till destinations- eller alternativflygplatsen.

b) Två attitydindikatorer som drivs med oberoende kraftkällor.

c) För passagerarflygningar: axelremmar eller ett säkerhetsbälte med en diagonal axelrem för varje passagerarsäte.

d) Flygburen väderradarutrustning.

e) I ett flygplan med tryckkabin: extra syrgas som räcker till för samtliga personer ombord vid plané, efter motorbortfall på maximal certifierad marschhöjd, med bästa glidhastighetsintervall och i bästa glidkonfiguration, under antagande om maximal nivå för kabinläckage, ända till dess att en varaktig kabinhöjd under 13 000 ft uppnås.

f) Ett system för områdesnavigering som kan programmeras med positioner för landningsplatser och som ger vägledning i sidled för flygbesättningen att nå dessa platser.

g) En radiohöjdmätare.

h) Ett landningsljus som klarar att lysa upp sättningspunkten för glidbanan med motorn avstängd på ett avstånd av 200 ft.

i) Ett nödsystem för elförsörjning med tillräcklig kapacitet och uthållighet som kan tillhandahålla energi, efter bortfall av all strömförsörjning, till alla strömförbrukare som är nödvändiga för allt följande:

(1) De viktigaste flyg- och områdesnavigeringsinstrumenten, under plané från tjänstetopphöjd efter motorbortfall.

(2) De medel som behövs för ett försök att starta om motorn.

(3) I förekommande fall, utfällning av landningsställ och vingklaffar.

(4) Användning av radiohöjdmätaren under hela inflygningen för landning.

(5) Landningsljuset.

(6) En pitotrörsvärmare.

(7) Elektriska anordningar för att ge tillräckligt skydd mot försämring av pilotens sikt vid landning, om sådana är installerade.

j) Ett tändsystem som aktiveras automatiskt, eller som kan skötas manuellt, vid start och landning och under flygning, i samband med synlig fukt.

k) En anordning för kontinuerlig övervakning av drivlinans smörjsystem, för att upptäcka förekomst av skräp som kan kopplas till ett nära förestående bortfall av en drivlinekomponent, inklusive en varningsindikering i cockpit.

l) En nödanordning för reglering av motoreffekt som tillåter fortsatt drift av motorn inom ett effektintervall som är tillräckligt för att på ett säkert sätt slutföra flygningen, i händelse av ett rimligt sannolikt fel i bränslestyrenheten.”