KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2021/2237

av den 15 december 2021

om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 vad gäller krav för allvädersverksamhet och för utbildning och kontroll av flygbesättningar

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 ([1]), särskilt artiklarna 23.1, 27.1 och 31, och

av följande skäl:

(1) Operatörer och personal som deltar i driften av luftfartyg, liksom nationella behöriga myndigheter, bör uppfylla de relevanta grundläggande krav för flygdrift som fastställs i förordning (EU) 2018/1139.

(2) I kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 ([2]) fastställs detaljerade regler för flygdrift. De befintliga reglerna för allvädersverksamhet bör uppdateras för att säkerställa att de återspeglar den senaste tekniska utvecklingen i nya luftburna system och bästa praxis på området för flygdrift.

(3) För att säkerställa en hög säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i unionen är det nödvändigt att beakta allvädersverksamhet inom alla relevanta luftfartsområden, inbegripet initial luftvärdighet, flygdrift, certifikat för flygbesättning och flygplatser, och ta hänsyn till världsomspännande erfarenhet av luftfart och vetenskapliga och tekniska framsteg inom flygdrift. De nya reglerna bör därför förbättra harmoniseringen med kraven från FAA (*Federal Aviation Administration*) i Förenta staterna och medföra att unionslagstiftningen i största möjliga utsträckning inbegriper de senaste ändringarna av de standarder som antagits av Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao), nämligen Icao bilaga 6, del I (11:e upplagan), del II (10:e upplagan) och del III (9:e upplagan), avseende dels allvädersverksamhet, dels terminologi som rör instrumentinflygning.

(4) Dessutom bör säker helikopterverksamhet enligt instrumentflygregler (IFR) möjliggöras, inklusive användning av inflygningar och utflygningar med PinS (*Point-in-Space*). Hittills har helikopterverksamhet huvudsakligen bedrivits enligt visuellflygregler, och därför har driftsreglerna för helikopter vidareutvecklats. Tillgång till nya helikopterspecifika inflygningar och starter med PinS samt helikoptersträckor på låg höjd gör det dock möjligt att nu flyga helikopter enligt IFR. Följaktligen bör driftsreglerna ändras i enlighet med detta.

(5) För att förbättra säkerheten på ett kostnadseffektivt sätt bör det fastställas nya utbildningskrav för specialiserad flygverksamhet (SPO), för flerpilotsverksamhet med helikoptrar, för ökad användning av simulatorer samt större variation av händelser som används vid utbildning och kontroll avseende kommersiell flygtransport (CAT) i helikoptrar.

(6) De nya reglerna bör vara prestanda- och riskbaserade för att ta höjd för fortlöpande tekniska framsteg. De bör inte vara teknikberoende, utan anpassningsbara utifrån framtida förändringar för att därmed undvika beroende av särskilda tekniska lösningar.

([1]) EUT L 212, 22.8.2018, 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).

(7) De nya reglerna bör ge möjlighet till effektivitetsvinster som bygger på tekniska framsteg och operativ användning av ny, avancerad teknik, t.ex. system för förbättrad flygsikt (EFVS), samt tillämpning av vissa avancerade nya operativa förfaranden som stöder allvädersverksamhet. Användning av innovativa utbildningsverktyg för utbildning och kontroll av flygbesättningar bör också eftersträvas.

(8) De nya reglerna om allvädersverksamhet och utbildning och kontroll av flygbesättningar bör bidra till att skapa lika villkor för alla aktörer på unionens inre luftfartsmarknad och förbättra konkurrenskraften för unionens luftfartsindustri.

(9) Flygplatsers operativa minima bör i möjligaste mån anpassas mellan kommersiell trafik (CAT), icke-kommersiell verksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg (NCC) och specialiserad flygverksamhet (SPO). Kraven för allvädersverksamhet för icke-kommersiell trafik med andra luftfartyg än komplexa motordrivna luftfartyg (NCO) bör också förenklas för att uppmuntra användningen av instrumentflygregler.

(10) På grundval av operativ erfarenhet och med beaktande av verksamhetens art och de lägre riskerna bör vissa lättnader i kraven på utbildning och kontroll av flygbesättningar, som tidigare endast var tillgängliga för CAT, utvidgas till att omfatta SPO- och NCC-verksamhet. Den operativa utvecklingen har visat att den säkerhetsnivå som krävs kan upprätthållas med mindre stränga och mer flexibla krav. Likaså bör en viss ökad flexibilitet när det gäller verksamhet med olika typer eller varianter av luftfartyg tillhandahållas för små helikopteroperatörer. Små enkla enmotoriga helikoptertyper som uppträder på liknande sätt under normala förhållanden och i nödsituationer bör också omfattas av några av de förenklingar som för närvarande finns inom en klassbehörighet för flygplan.

(11) Förordning (EU) nr 965/2012 bör därför ändras i enlighet med detta för att de grundläggande kraven för flygdrift i bilaga V till förordning (EU) 2018/1139 ska genomföras fullt ut.

(12) Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet har utarbetat utkast till genomförandebestämmelser och överlämnat dem till kommissionen med yttrande nr 02/2021 ([3]), i enlighet med artikel 76.1 i förordning (EU) 2018/1139.

(13) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 127 i förordning (EU) 2018/1139.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av förordning (EU) nr 965/2012

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

1. Artikel 5.2 a iv ska ersättas med följande:

   ”iv) verksamhet vid låga siktvärden (LVO) eller operationer med flygoperativt tillgodoräknande.”

2. Bilagorna I, II, III, IV, V, VI, VII och VIII ska ändras i enlighet med bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

Datum för ikraftträdande och tillämpning

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

Den ska tillämpas från och med den 30 oktober 2022.

([3]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions.

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

Utfärdad i Bryssel den 15 december 2021.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande

BILAGA

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

1. Bilaga I ska ändras på följande sätt:

   a) Följande punkt ska föras in som punkt 6:

   ”6. *operativa minima vid flygplats* (*aerodrome operating minima*): begränsningar för en flygplats användbarhet vid

      a) start, uttryckt som bansynvidd (RVR) och/eller sikt och, vid behov, molntäckeshöjd,

      b) landning i 2D-instrumentinflygningsoperationer, uttryckt som sikt och/eller bansynvidd (RVR), lägsta planéhöjd över havsytans medelnivå/en specificerad referens (MDA/H) och, vid behov, molntäckeshöjd,

      c) landning i 3D-instrumentinflygningsoperationer, uttryckt som sikt och/eller bansynvidd (RVR) och beslutshöjd (DA/H), enligt vad som är lämpligt för operationens typ och/eller kategori.”

   b) Punkt 11 ska utgå.

   c) Punkterna 13–16 ska utgå.

   d) Följande punkt ska införas som punkt 18a:

   ”18a. *molntäckeshöjd* (*ceiling*): höjden över marken eller vattnet till undersidan av det lägsta molntäcket under 6 000 m (20 000 fot), som täcker mer än halva himlen.”

   e) Punkt 20 ska ersättas med följande:

   ”20. *cirkling* (*circling*): den visuella delen av en inflygning med cirklingsförfarande.”

   f) Följande punkt ska införas som punkt 20a:

   ”20a. *inflygning med cirklingsförfarande* (*circling approach operation*): en instrumentinflygningsoperation av typ A som är avsedd att föra ett luftfartyg i läge för landning på en bana eller ett start- och landningsområde (FATO) vars belägenhet inte är lämplig för en direktinflygning.”

   g) Punkt 27 ska ersättas med följande:

   ”27. *slutlig inflygning under kontinuerlig plané (CDFA, continuous descent final approach)*: en teknik, i överensstämmelse med procedurer för stabiliserad inflygning, för flygning i segmentet för slutlig inflygning (FAS) i en instrumentbaserad icke-precisionsinflygningsprocedur (NPA) under kontinuerlig plané, utan planflykt, från en höjd motsvarande eller över höjden för fix för slutlig inflygning,

      a) i fråga om direktinflygningsoperationer, till en punkt ca 15 m (50 ft) ovanför landningsbanans tröskel eller den punkt där utflytningen inleds, eller

      b) i fråga om inflygningar med cirklingsförfarande, fram till dess att MDA/H eller visuell flygmanövreringshöjd har uppnåtts.”

   h) Följande punkt ska införas som punkt 35a:

   ”35a. *beslutshöjd i förhållande till havsytans medelnivå (DA, decision altitude)* eller *beslutshöjd i förhållande till aktuell tröskel (DH, decision height)*: angiven höjd i en 3D-instrumentinflygningsoperation vid vilken en procedur för avbruten inflygning måste inledas om den visuella referens som krävs för att fortsätta inflygningen inte har fastställts.”

   i) Punkt 46 ska ersättas med följande:

   ”46. *system för förbättrad flygsikt* (EFVS, *Enhanced Flight Vision System*): ett elektroniskt hjälpmedel för att med hjälp av bildsensorer förse flygbesättningen med en förstärkt realtidsvisning av den faktiska yttre omgivningens topografi (naturliga eller konstgjorda objekt på en plats eller i en region, särskilt på ett sätt som visar deras relativa positioner och höjd). Ett EFVS är integrerat med ett flygvägledningssystem och resultatet visas på en siktlinjesindikator eller ett likvärdigt bildskärmssystem. Om ett EFVS är certifierat i enlighet med tillämpliga luftvärdighetskrav och en operatör har det nödvändiga särskilda godkännandet (när så krävs) får systemet användas för EFVS-operationer och ge möjlighet till operationer med flygoperativt tillgodoräknande.”

j) Följande punkter ska införas som punkterna 46a och 46b:

”46a. *EFVS-operation*: en operation där siktförhållandena kräver att ett EFVS används i stället för naturligt seende för att utföra en inflygning eller landning, identifiera de visuella referenser som krävs eller genomföra en utrullning.

46b. *EFVS 200-operation*: en operation med flygoperativt tillgodoräknande där siktförhållandena kräver att ett EFVS används ned till 200 fot över tröskeln för start- och landningsområdet (FATO) eller banan. Från denna punkt till landning används naturligt seende. Bansynvidden (RVR) får inte vara mindre än 550 m.”

k) Punkt 47 ska ersättas med följande:

”47. *system för förstärkt seende* (EVS, *Enhanced Vision System*): ett elektroniskt hjälpmedel för att förse flygbesättningen med en realtidsbild av den faktiska yttre omgivningens topografi (naturliga eller konstgjorda objekt på en plats eller i en region, särskilt på ett sätt som visar deras relativa positioner och höjd) med hjälp av bildsensorer.”

l) Följande punkt ska införas som punkt 48b:

”48b. *segment för slutlig inflygning* (FAS, *Final Approach Segment*): segment av en instrumentinflygningsprocedur (IAP) där upplinjering och nedstigning före landning genomförs.”

m) Följande punkt ska införas som punkt 52a:

”52a. *pådrag*: övergång från en inflygningsoperation till en stabiliserad stigning. Detta inbegriper manövrer som utförs vid eller över MDA/H eller DA/H, eller under DA/H (avbrutna landningar).”

n) Punkt 55 ska ersättas med följande:

”55. *landningssystem med siktlinjesindikator* (HUDLS, *Head-Up Display Landing System*): komplett luftburet system som genom direkt vägledning ger piloten möjlighet att antingen kontrollera luftfartyget eller övervaka autopiloten under start (i tillämpliga fall), inflygning och landning (och utrullning i tillämpliga fall) eller pådrag. Det omfattar alla givare, datorer, kraftkällor, indikeringar och kontroller.”

o) Punkt 56 ska utgå.

p) Följande punkter ska införas som punkterna 69d och 69e:

”69d. *instrumentinflygningsoperation* (*instrument approach operation*): inflygning och landning med användning av instrument för navigeringsvägledning baserat på en instrumentinflygningsprocedur (IAP). Det finns två metoder för att genomföra instrumentinflygningsoperationer:

a) En tvådimensionell (2D) instrumentinflygningsoperation, där endast navigeringsvägledning i sidled används.

b) En tredimensionell (3D) instrumentinflygningsoperation, där navigeringsvägledning i både sidled och höjdled används.

69e. *instrumentinflygningsprocedur* (IAP, *Instrument Approach Procedure*): en serie på förhand fastställda manövrer som utförs med referens till flyginstrument för att med fastställd vertikal hinderfrihet föra ett luftfartyg från det inledande inflygningsfixet eller, i tillämpliga fall, från början av en definierad inflygningssträcka till en punkt varifrån landning kan utföras och därefter, om landning inte sker, till ett läge där kriterier för hinderfrihet vid väntläge eller på sträcka gäller. Procedurerna indelas på följande vis:

a) *icke-precisionsinflygningsprocedur* (NPA, *Non-Precision Approach procedure*): en IAP utformad för 2D-instrumentinflygningsoperationer av typ A.

b) *inflygningsprocedur med vägledning i höjdled* (APV, *Approach Procedure with Vertical guidance*): en IAP med prestandabaserad navigering (PBN, *Performance-Based Navigation*) som är utformad för 3D-instrumentinflygningsoperationer av typ A.

c) *precisionsinflygningsprocedur* (*PA, Precision Approach procedure*): en IAP baserad på navigationssystem som är utformad för 3D-instrumentinflygningsoperationer av typ A eller B.”

q) Följande punkt ska införas som punkt 72b:

”72b. *kontroll under produktionsflygning*: en kontroll under operatörens ledning, som utförs av piloten eller den tekniska besättningsmedlemmen för att påvisa kompetens att utföra normal linjetrafik som beskrivs i drifthandboken.”

r) Punkterna 74 och 75 ska ersättas med följande:

”74. verksamhet vid låga siktvärden (LVO, *low-visibility operation*): inflygnings- eller startoperationer på en bana med en bansynvidd som är mindre än 550 m eller en beslutshöjd (DH) som är lägre än 200 ft.

75. *start vid låga siktvärden* (LVTO, *low-visibility take-off*): en start under vilken bansynvidden (RVR) är mindre än 550 m.”

s) Punkt 76 ska utgå.

t) Följande punkt ska införas som punkt 78c:

”78c. *lägsta planéhöjd över havsytans medelnivå (MDA, Minimum Descent Altitude)* eller *lägsta planéhöjd över en specificerad referens (MDH, Minimum Descent Height)*: specificerad höjd i en 2D-instrumentinflygningsoperation eller inflygning med cirklingsförfarande, under vilken plané inte får göras utan de föreskrivna visuella referenserna.”

u) Punkt 83 ska utgå.

v) Följande punkt ska införas som punkt 85a:

”85a. *höjd för hinderfrihet (OCA, Obstacle Clearance Altitude)* eller *höjd för hinderfrihet (OCH, Obstacle Clearance Height)*: den lägsta höjden för hinderfrihet i förhållande till havsytans medelnivå (OCA) respektive den lägsta höjden för hinderfrihet i förhållande till aktuell tröskel eller till flygplatsens referenshöjd (OCH), beroende på vad som är tillämplig; används vid fastställande av överensstämmelse med lämpliga hinderfrihetskriterier.”

w) Följande punkt ska införas som punkt 91a:

”91a. *flygoperativt tillgodoräknande*: ett tillgodoräknande för operationer med ett avancerat luftfartyg som möjliggör lägre operativa minima vid flygplats än vad operatören normalt skulle fastställa för ett minimiutrustat luftfartyg, baserat på förmågan hos avancerade luftfartygssystem som utnyttjar tillgänglig extern infrastruktur. Lägre operativa minima kan inkludera lägre beslutshöjd (DH/DA) eller lägsta planéhöjd (MDH/MDA), reducerade siktkrav eller reducerade markbaserade hjälpmedel eller en kombination av dessa.”

x) Punkt 92 ska ersättas med följande:

”92. *operatörens kompetenskontroll*: en kontroll under operatörens ledning, som utförs av piloten eller den tekniska besättningsmedlemmen för att påvisa kompetens att använda förfaranden för normala och onormala förhållanden samt i nödsituationer.”

y) Följande punkter ska införas som punkterna 120c, 120d och 120e:

”120c. *utbildning till färdighetsnivå*: utbildning som är utformad för att den färdigutbildade personen ska uppnå prestandamål som ger tillräckliga garantier för att han/hon konsekvent kan utföra specifika uppgifter på ett säkert och effektivt sätt.

120d *instrumentinflygningsoperation av typ A*: en instrumentinflygningsoperation med en MDH eller en DH på minst 250 ft.

120e *instrumentinflygningsoperation av typ B*: en operation med en beslutshöjd som understiger 250 ft. Instrumentinflygningsoperationer av typ B indelas på följande sätt:

a) Kategori I (CAT I): en beslutshöjd som inte understiger 200 ft och antingen en sikt på minst 800 m eller en bansynvidd som inte understiger 550 m.

b) Kategori II (CAT II): en beslutshöjd som är lägre än 200 ft men inte lägre än 100 ft och en bansynvidd som är minst 300 m.

c) Kategori III (CAT III): en beslutshöjd som är lägre än 100 ft eller ingen beslutshöjd och en bansynvidd som är mindre än 300 m eller ingen RVR-begränsning.”

z) Följande punkt ska införas som punkt 124a:

”124a. *sikt* (*VIS, visibility*): sikt för luftfartsändamål, som är det största av följande avstånd:

a) Det största avstånd till ett svart föremål av lämplig storlek beläget nära markytan på vilket föremålet blir synligt och identifierbart när det betraktas mot en ljus bakgrund.

b) Det största avstånd på vilket ljus med ca 1 000 candela blir synligt och identifierbart mot en oupplyst bakgrund.”

aa) Punkterna 125 och 126 ska ersättas med följande:

”125. *visuell inflygning* (*visual approach operation*): inflygningsoperation för en IFR-flygning när antingen en del av eller alla delar av en instrumentinflygningsprocedur (IAP) inte är slutförd(a) och inflygningsoperationen utförs med visuell referens till terräng.

126. *vädermässigt användbar flygplats* (*weather-permissible aerodrome*): en lämplig flygplats för vilken flygväderrapporter eller prognoser, eller en kombination av dessa, visar att flygväderförhållandena vid den förutsedda tidpunkten för användning kommer att uppfylla eller vara gynnsammare än flygplatsens operativa minima, och för vilken rapporterna om banbeskaffenhet visar att landning kan genomföras på ett säkert sätt.”

2. I bilaga II ska tillägg II ersättas med följande:

"Tillägg II

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

Utfärdande av kabinbesättningsintyg ([21])	☐	☐		
Användning av EFB-tillämpningar av typ B	☐	☐	([22])	
Fortsatt luftvärdighet	☐	☐	([23])	
Övrigt ([24])				

([1]) Telefonnummer till den behöriga myndigheten, inklusive landsnummer. Ange e-postadress samt fax om sådan finns att tillgå.
([2]) Ange numret på det aktuella drifttillståndet (AOC).
([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]) Ange 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]) Ange ett eller flera geografiska områden för tillåten verksamhet (med hjälp av geografiska koordinater eller specifika sträckor, flyginformationsregion eller nations- eller regiongränser).
([9]) Ange tillämpliga särskilda begränsningar (t.ex. endast visuellflygregler (VFR), endast under dager etc.).
([10]) Ange i denna kolumn de mest tillåtande kriterierna för varje godkännande eller godkännandetyp (med tillämpliga kriterier).
([11]) Ange lägsta godkända bansynvidd vid start (RVR) i meter. En rad per godkännande får användas om olika godkännanden har beviljats.
([12]) Ange tillämplig kategori av precisionsinflygning: CAT II eller CAT III. Ange minsta bansynvidd (RVR) i meter och beslutshöjd (DH) i fot. En rad används per angiven inflygningskategori.
([13]) Ange tillämpligt flygoperativt tillgodoräknande: SA CAT I, SA CAT II, EFVS, osv. Ange minsta RVR i meter och DH i fot. En rad används per angivet flygoperativt tillgodoräknande.
([14]) Rutan 'Ej tillämpligt' får endast kryssas för om luftfartygets maximala tjänstetopphöjd understiger FL290.
([15]) Långdistansflygning (ETOPS) gäller för närvarande endast för tvåmotoriga luftfartyg. Rutan 'Ej tillämpligt' får därför kryssas för om luftfartygsmodellen har färre eller fler än två motorer.
([16]) Här får även tröskeldistans anges (i NM) samt motortyp.
([17]) Prestandabaserad navigation (PBN): en rad används för varje komplext särskilt PBN-godkännande (t.ex. RNP AR APCH), med tillämpliga begränsningar som anges i kolumnerna 'Specifikation' 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.
([18]) Specificera om det särskilda godkännandet är begränsat till vissa banslut och/eller flygplatser.
([19]) Ange den specifika kombinationen av flygplansskrov och motor.
([20]) Godkännande att genomföra den utbildning och det prov som ska utföras av den som ansöker om ett kabinbesättningsintyg enligt bilaga V (Del-CC) till förordning (EU) nr 1178/2011.
([21]) Godkännande att utfärda kabinbesättningsintyg enligt bilaga V (Del-CC) till förordning (EU) nr 1178/2011.
([22]) Infoga förteckningen över EFB-tillämpningar av typ B tillsammans med hänvisningen för EFB-maskinvaran (för bärbara EFB). Förteckningen finns antingen i driftsspecifikationerna eller i drifthandboken. I det sistnämnda fallet måste de relaterade driftsspecifikationerna innehålla en hänvisning till respektive sida i drifthandboken.
([23]) Namnet på den person eller organisation som ansvarar 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.
([24]) 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, reducerad men tillräcklig landningssträcka, 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).
Easa-blankett 139 utgåva 7"

3. Bilaga III ska ändras på följande sätt:

a) Punkt ORO.FC.100 ska ändras på följande sätt:

i) Följande punkt ska införas som punkt f:

”f) Särskilda krav för helikopterverksamhet

Om helikoptern flygs med en besättning bestående av två piloter ska varje pilot antingen

1. inneha ett intyg om att en MCC-kurs för helikopter har slutförts på ett tillfredsställande sätt i enlighet med förordning (EU) nr 1178/2011, eller

2. ha minst 500 timmars flygtid som pilot i flerpilotsverksamhet.”

ii) Punkt d ska ersättas med följande:

”d) Flygbesättningsmedlemmen får under flygning avlösas från sin tjänst vid manöverorganen av en annan lämpligt kvalificerad flygbesättningsmedlem.”

b) Punkt ORO.FC.105 ska ersättas med följande:

”**ORO.FC.105 Utnämning av befälhavare**

a) I enlighet med punkt 8.6 i bilaga V till förordning (EU) 2018/1139 måste operatören utse en av piloterna i flygbesättningen, kvalificerad som befälhavare (PIC) i enlighet med bilaga I (Del-FCL) till förordning (EU) nr 1178/2011, till befälhavare.

b) Operatören ska endast utse en flygbesättningsmedlem till befälhavare om samtliga följande kriterier är uppfyllda:

1. Flygbesättningsmedlemmen har den lägsta erfarenhetsnivå som anges i drifthandboken.

2. Flygbesättningsmedlemmen har tillräckliga kunskaper om den sträcka som ska flygas eller det område som ska överflygas och om de flygplatser (inklusive alternativflygplatser), hjälpmedel och procedurer som ska användas.

3. För flerpilotverksamhet: flygbesättningsmedlemmen har genomgått en operatörs befälhavarutbildning om det rör sig om befordran från biträdande pilot till befälhavare.

c) För kommersiell verksamhet med flygplan och helikoptrar: befälhavaren eller piloten, till vilken genomförandet av flygningen får delegeras, ska ha genomgått grundläggande familjaritetsutbildning avseende den sträcka som ska flygas eller det område som ska överflygas samt avseende flygplatser, hjälpmedel och procedurer som ska användas, och ska upprätthålla dessa kunskaper enligt följande:

1. Upprätthålla giltiga kunskaper avseende en flygplats genom att minst en gång flyga på flygplatsen inom en period på tolv kalendermånader.

2. Upprätthålla kunskaper om en sträcka eller ett område genom att minst en gång flyga sträckan eller flyga i området inom en 36-månadersperiod. Dessutom krävs repetitionsutbildning avseende kunskaper om en sträcka eller ett område om sträckan inte flygs eller området inte överflygs under tolv månader inom 36-månadersperioden.

d) Trots vad som sägs i punkt c får, vid verksamhet enligt VFR under dager med flygplan och helikoptrar av prestandaklass B och C, familjaritetsutbildning avseende sträckan och flygplatserna ersättas med familjaritetsutbildning avseende området.”

c) Punkt ORO.FC.125 ska ersättas med följande:

”ORO.FC.125 Skillnadsutbildning, familjaritets-, utrustnings- och procedurutbildning

a) Flygbesättningsmedlemmar ska genomgå skillnads- eller familjaritetsutbildning när så krävs enligt bilaga I (Del-FCL) till förordning (EU) nr 1178/2011.

b) Flygbesättningsmedlemmar ska genomgå utrustnings- och procedurutbildning när de byter utrustning eller byter procedurer som kräver ytterligare kunskaper om de typer eller varianter på vilka de för tillfället tjänstgör.

c) I drifthandboken ska det specificeras när sådan skillnadsutbildning eller familjaritetsutbildning eller utrustnings- och procedurutbildning krävs.”

d) Punkt ORO.FC.130 a ska ersättas med följande:

”a) Varje flygbesättningsmedlem ska genomgå årlig återkommande flygutbildning och markbunden utbildning som är relevant med avseende på den typ eller variant av luftfartyg på vilken flygbesättningsmedlemmen tjänstgör, eller på dess tillhörande utrustning, inklusive utbildning om placering och användning av all nöd- och säkerhetsutrustning som medförs ombord på luftfartyget.”

e) Punkt ORO.FC.140 ska ersättas med följande:

”**ORO.FC.140 Flygning på mer än en typ eller variant**

a) Flygbesättningsmedlemmar som flyger på mer än en typ eller variant av luftfartyg ska uppfylla kraven i denna del för varje typ eller variant, om inte lättnader i fråga om kraven på utbildning och kontroll och aktuell erfarenhet har fastställts i den obligatoriska delen av uppgifterna om driftslämplighet (OSD), som har upprättats i enlighet med förordning (EU) nr 748/2012 för de relevanta typerna eller varianterna.

b) Operatören får definiera grupper av enmotoriga helikoptertyper. En operatörs kompetenskontroll för en typ ska vara giltig för alla andra typer inom gruppen om båda följande villkor är uppfyllda:

1. Gruppen omfattar antingen endast enmotoriga turbinhelikoptrar som flygs enligt VFR eller endast enmotoriga kolvmotorhelikoptrar som flygs enligt VFR.

2. För kommersiell trafik (CAT) ska operatörens kompetenskontroll för respektive typ genomföras minst två gånger inom en treårscykel.

c) För specialiserad flygverksamhet får delar av utbildningen i luftfartyget/FSTD och operatörens kompetenskontroll som omfattar relevanta aspekter i samband med den specialiserade uppgiften och som inte är relaterade till typen eller gruppen av typer tillgodoräknas för de andra grupperna eller typerna, på grundval av en riskbedömning som utförs av operatören.

d) För verksamhet på mer än en helikoptertyp eller helikoptervariant som används för att utföra tillräckligt likartade operationer ska varje kontroll under produktionsflygning, om kontrollen under produktionsflygning roterar mellan typer eller varianter, förlänga kontrollen under produktionsflygning för de andra helikoptertyperna eller helikoptervarianterna.

e) Lämpliga förfaranden och eventuella operativa begränsningar ska anges i drifthandboken för all flygning på mer än en typ eller variant.”

f) Punkt ORO.FC.145 ska ändras på följande sätt:

i) Punkterna c och d ska ersättas med följande:

”c) När det gäller kommersiell flygtransportverksamhet ska utbildnings- och kontrollprogram, inklusive kursplaner och användning av hjälpmedel för att genomföra programmen, t.ex. individuella utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD) och andra utbildningslösningar, godkännas av den behöriga myndigheten.

d) Den FSTD som används för att uppfylla kraven i detta kapitel ska vara kvalificerad i enlighet med förordning (EU) nr 1178/2011 och ska så långt det är praktiskt möjligt efterlikna det luftfartyg som används av operatören. Skillnader mellan utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer respektive luftfartyget ska beskrivas och behandlas under en genomgång eller utbildning, beroende på vad som är lämpligt.”

ii) Följande punkter ska läggas till som punkterna f och g:

”f) Operatören ska övervaka giltigheten av varje återkommande utbildning och kontroll.

g) Giltighetstiderna enligt kraven i detta kapitel ska räknas från slutet av den månad då bedömningen av aktuell flygerfarenhet, utbildningen eller kontrollen genomfördes.”

g) Punkt ORO.FC.146 ska ändras på följande sätt:

i) Punkt b ska ersättas med följande:

”b) När det gäller utbildning, kontroll och bedömning avseende flygning och flygsimulering ska personalen som tillhandahåller utbildningen och utför kontrollerna eller bedömningarna vara kvalificerad i enlighet med bilaga I (Del-FCL) till förordning (EU) nr 1178/2011. Dessutom ska den personal som tillhandahåller utbildning och utför kontroller avseende specialiserad flygverksamhet ha lämpliga kvalifikationer för den aktuella verksamheten.”

ii) Punkt d ska ersättas med följande:

”d) Utan hinder av punkt b kan den produktionsinriktade utvärderingen av kompetensen utföras av en befälhavare med lämpliga kvalifikationer som utses av operatören och som följer standarderna för EBT-koncept och bedömning av kompetens (produktionsinriktad utvärderare).”

iii) Följande punkter ska läggas till som punkterna e, f, g och h:

”e) Utan hinder av punkt b får utbildningen i luftfartyg/FSTD och operatörens kompetenskontroll genomföras av en lämpligt kvalificerad befälhavare som innehar en FI/TRI/SFI-behörighet och som utses av operatören för någon av följande verksamheter:

1. Kommersiell trafik (CAT) med helikoptrar som uppfyller kriterierna i punkt ORO.FC.005 b.2.

2. Kommersiell trafik (CAT) med andra helikoptrar än komplexa motordrivna helikoptrar under dager och på sträckor där navigeringen sker med visuella referenser till marken.

3. Kommersiell trafik (CAT) med flygplan i prestandaklass B som inte uppfyller kriterierna i punkt ORO. FC.005 b.1.

f) Utan hinder av punkt b får utbildningen i luftfartyg/FSTD och styrkande av kompetens eller operatörens kompetenskontroll genomföras av en lämpligt kvalificerad befälhavare som utses av operatören för någon av följande verksamheter:

1. Specialiserad flygverksamhet.

2. Kommersiell trafik (CAT) med flygplan som uppfyller kriterierna i punkt ORO.FC.005 b.2.

g) Utan hinder av punkt b får kontrollen under produktionsflygning utföras av en lämpligt kvalificerad befälhavare som utses av operatören.

h) Operatören ska informera den behöriga myndigheten om de personer som utsetts enligt punkterna e–g.”

h) I punkt ORO.FC.200 ska punkt d ersättas med följande:

”d) Särskilda krav för helikopterverksamhet

För all verksamhet med helikoptrar med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av fler än 19 passagerare samt för verksamhet enligt IFR med helikoptrar med en maximal operativ kabinkonfiguration för befordran av fler än nio passagerare ska minimibesättningen vara två piloter.”

i) Punkt ORO.FC.202 ska ändras på följande sätt:

i) De inledande orden ska ersättas med följande:

”För att flygning enligt IFR eller under mörker ska vara tillåten med en minimibesättning på en pilot ska följande krav vara uppfyllda:”.

ii) Punkt b ska ersättas med följande:

”b) DENNA PUNKT HAR AVSIKTLIGT LÄMNATS TOM”.

j) Punkt ORO.FC.220 ska ändras på följande sätt:

i) Punkt b ska ersättas med följande:

”b) När en operatörs övergångsutbildning har inletts, ska flygbesättningsmedlemmen inte tilldelas flygtjänst på en annan typ eller klass av luftfartyg förrän utbildningen är genomförd eller avslutad. Besättningsmedlemmar som endast tjänstgör på flygplan i prestandaklass B får tilldelas flygningar på andra typer av flygplan i prestandaklass B under övergångsutbildning i den mån detta krävs för att upprätthålla verksamheten. Besättningsmedlemmar får tilldelas flygningar på enmotoriga helikoptrar under en operatörs övergångsutbildning på en enmotorig helikopter, förutsatt att utbildningen inte påverkas.”

ii) Följande punkt ska införas som punkt f:

”f) Om operationella förhållanden, som t.ex. ansökan om ett nytt drifttillstånd eller tillägg av en ny typ eller klass av luftfartyg i flottan, inte ger operatören möjlighet att uppfylla kraven i punkt d får operatören utarbeta en specifik övergångsutbildning som får användas tillfälligt för ett begränsat antal piloter.”

k) Punkt ORO.FC.230 ska ersättas med följande:

”ORO.FC.230 Återkommande utbildning och kontroll

a) Varje flygbesättningsmedlem ska genomgå återkommande utbildning och kontroll som är relevant med avseende på den typ eller variant av luftfartyg på vilket flygbesättningsmedlemmen tjänstgör, eller med avseende på dess tillhörande utrustning.

b) *Operatörens kompetenskontroll*

1. Varje flygbesättningsmedlem ska genomgå operatörens kompetenskontroller som del av en normalt sammansatt besättning.

2. När det krävs att flygbesättningsmedlemmen ska kunna flyga enligt IFR ska operatörens kompetenskontroll utföras utan yttre visuella referenser, på lämpligt sätt.

3. Giltighetstiden för en operatörs kompetenskontroll ska vara 6 kalendermånader. För VFR-verksamhet som utförs under dagen med flygplan i prestandaklass B ska det vara tillräckligt att operatörens kompetenskontroll genomförs en (1) gång om verksamheten utövas under säsonger som inte är längre än åtta månader i följd. Kompetenskontrollen ska genomföras innan kommersiell trafik (CAT) inleds.

c) *Kontroll under produktionsflygning*

Varje flygbesättningsmedlem ska genomgå en kontroll under produktionsflygning på luftfartyget. Giltighetstiden för en sådan kontroll är 12 kalendermånader.

d) *Utbildning och kontroll avseende nöd- och säkerhetsutrustning*

Varje flygbesättningsmedlem ska genomgå återkommande utbildning och kontroll som rör placering och användning av all nöd- och säkerhetsutrustning som medförs ombord på luftfartyget. Giltighetstiden för en utbildning och kontroll som rör placering och användning av nöd- och säkerhetsutrustning ska vara tolv kalendermånader.

e) *CRM-utbildning*

1. CRM-moment ska integreras med alla tillämpliga delar av den återkommande utbildningen.

2. Varje flygbesättningsmedlem ska genomgå särskild CRM-utbildning enligt ett modulsystem. De mer betydande ämnena som ingår i CRM-utbildningen ska behandlas genom att modulkurserna fördelas så jämnt som möjligt över varje treårsperiod.

f) Varje flygbesättningsmedlem ska genomgå markbunden utbildning och flygträning i ett utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD) eller ett luftfartyg, eller en kombination av träning i ett FSTD och luftfartyg, minst var tolfte kalendermånad.”

l) Punkt ORO.FC.235 ska ersättas med följande:

”**ORO.FC.235 Krav på pilot för tjänstgöring i ettdera av pilotsätena – flygplan**

a) Befälhavare vars tjänst kräver att de tjänstgör i ettdera av pilotsätena och utför den biträdande pilotens uppgifter, eller befälhavare som åläggs att genomföra utbildning eller kontroll, ska genomgå tilläggsutbildning och kontroll för att säkerställa att de är kompetenta att i vilket som helst av sätena utföra relevanta förfaranden under normala och onormala förhållanden samt i nödsituationer. Sådan utbildning och kontroll ska anges i drifthandboken. Kontrollen får utföras tillsammans med operatörens kompetenskontroll enligt punkt ORO.FC.230 b eller det EBT-program som föreskrivs i punkt ORO.FC.231.

b) Tilläggsutbildningen och kontrollen ska omfatta minst följande:

1. Motorbortfall under start.

2. Inflygning med en motor ur funktion och pådrag.

3. Landning med en motor ur funktion.

c) Giltighetstiden ska vara tolv kalendermånader. För operatörer med ett godkänt EBT-program bestäms giltigheten av bedömnings- och utbildningsämnena i enlighet med ORO.FC.232.

d) Vid tjänstgöring i den biträdande pilotens säte ska dessutom de kontroller som föreskrivs i ORO.FC.230 eller den bedömning och utbildning som krävs enligt ORO.FC.231 för tjänstgöring i befälhavarens säte vara giltiga och aktuella.

e) En pilot som avlöser befälhavaren ska i samband med operatörens kompetenskontroller enligt ORO.FC.230 b eller den bedömning och utbildning som krävs enligt ORO.FC.231 ha visat sin kunskap om handgrepp och procedurer som normalt inte åligger den avlösande piloten. Där skillnaderna mellan vänster och höger säte inte är betydande, får utbildningen genomföras i vilket som helst av de två sätena.

f) En annan pilot än befälhavaren som tar plats i befälhavarens säte ska i samband med operatörens kompetenskontroller enligt ORO.FC.230 b eller den bedömning och utbildning som krävs enligt ORO.FC.231 visa kunskap om handgrepp och procedurer som annars skulle ha ålagts befälhavaren vid dennes tjänstgöring som icke-manövrerande pilot. Där skillnaderna mellan vänster och höger säte inte är betydande, får utbildningen genomföras i vilket som helst av de två sätena."

m) Följande punkt ska införas som punkt ORO.FC.236:

"**ORO.FC.236 Krav på pilot för tjänstgöring i ettdera av pilotsätena – helikoptrar**

a) Helikopterpiloter vars tjänst kräver att de tjänstgör i ettdera av pilotsätena ska genomgå tilläggsutbildning och kontroll för att säkerställa att de är kompetenta att i vilket som helst av sätena utföra relevanta förfaranden under normala och onormala förhållanden samt i nödsituationer. Giltighetstiden för denna kvalifikation ska vara tolv kalendermånader.

b) TRI eller FI som redan är i verksamhet på den relevanta typen anses uppfylla kravet i punkt a om de under de senaste sex månaderna har agerat som FI eller TRI på den typen och på helikoptern."

n) Punkt ORO.FC.240 ska ändras på följande sätt:

i) Punkt b ska ersättas med följande:

"b) DENNA PUNKT HAR AVSIKTLIGT LÄMNATS TOM".

ii) Punkt c ska ersättas med följande:

"c) Punkt a ska inte gälla för verksamhet med flygplan i prestandaklass B om de är begränsade till enpilotsflygplan/kolvmotordrivna flygplan enligt VFR och under dager."

o) Punkt ORO.FC.A.245 ska ändras på följande sätt:

i) Punkt a ska ersättas med följande:

"a) En flygplansoperatör med lämplig erfarenhet får ersätta ett eller flera av följande krav på utbildning och kontroll av flygbesättningen med ett alternativt utbildnings- och kvalificeringsprogram (ATQP), som godkänts av den behöriga myndigheten:

1. Flygbesättningens utbildning och kvalifikationer, enligt punkt SPA.LVO.120.

2. Övergångsutbildning och kontroll, enligt punkt ORO.FC.220.

3. Skillnadsutbildning, familjaritets-, utrustnings- och procedurutbildning, enligt punkt ORO.FC.125.

4. Befälhavarkurs, enligt punkt ORO.FC.205.

5. Återkommande utbildning och kontroll, enligt punkt ORO.FC.230.

6. Flygning på mer än en typ eller variant, enligt punkt ORO.FC.240."

ii) Punkterna d och e ska ersättas med följande:

"d) Utöver de kontroller som krävs i enlighet med punkterna ORO.FC.230 och FCL.060 i bilaga I (Del-FCL) till förordning (EU) nr 1178/2011 ska varje flygbesättningsmedlem genomgå en produktionsinriktad utvärdering (LOE) som genomförs i ett utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD). Giltighetstiden för en LOE är 12 kalendermånader. En LOE är genomförd när båda följande villkor är uppfyllda:

1. Kursplanen för LOE är fullgjord.

2. Flygbesättningsmedlemmen har uppvisat en godtagbar prestationsnivå.

e) Efter två års drift inom ramen för ett godkänt ATQP får operatören, efter den behöriga myndighetens godkännande, förlänga giltighetstiden för de kontroller som avses i ORO.FC.230 enligt följande:

1. Operatörens kompetenskontroll – 12 kalendermånader.

2. Kontroll under produktionsflygning – 24 kalendermånader.

3. Kontroll avseende nöd- och säkerhetsutrustning – 24 kalendermånader."

iii) Följande punkter ska läggas till som punkterna f och g:

"f) Varje flygbesättningsmedlem ska genomgå särskild CRM-utbildning enligt ett modulsystem. De mer betydande ämnena som ingår i CRM-utbildningen ska behandlas genom att modulkurserna fördelas så jämnt som möjligt över varje treårsperiod.

g) ATQP-programmet ska omfatta 48 timmar på ett FSTD för varje flygbesättningsmedlem, jämnt fördelade inom ett treårigt program. Operatören får minska antalet FSTD-timmar, men inte till mindre än 36 timmar, förutsatt att operatören visar att den säkerhetsnivå som uppnås motsvarar säkerhetsnivå för det program som ATQP kan ersätta i enlighet med punkt a."

p) Punkt ORO.FC.H.250 a.1 ska ersättas med följande:

"a) Innehavare av ett CPL(H) (helikopter) ska endast tjänstgöra som befälhavare på en enpilotshelikopter i kommersiell flygtransport (CAT) om

1. de har minst 700 timmar total flygtid på helikopter varav 300 timmar som befälhavare då verksamhet utförs enligt instrumentflygreglerna (IFR). Den totala flygtiden på helikopter ska omfatta 100 timmar enligt IFR. Upp till 50 timmars instrumenttid som utförts på en FFS(H) nivå B eller FTD nivå 3 eller högre som är kvalificerad för instrumentutbildning får tillgodoräknas mot dessa 100 timmar. De 300 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."

q) Följande punkter ska läggas till som punkterna ORO.FC.320 och ORO.FC.325 före punkt ORO.FC.330:

"ORO.FC.320 Operatörens övergångsutbildning och kontroll

Operatörens övergångsutbildning ska omfatta operatörens kompetenskontroll.

ORO.FC.325 Utrustnings- och procedurutbildning och tillhörande kontroll

Om en flygbesättningsmedlem genomgår utrustnings- och procedurutbildning som kräver utbildning i ett lämpligt FSTD eller i luftfartyget, med avseende på operativa standardprocedurer i samband med specialiserad flygverksamhet, ska flygbesättningsmedlemmen genomgå operatörens kompetenskontroll en (1) gång."

r) Punkt ORO.FC.330 ska ersättas med följande:

"**ORO.FC.330 Återkommande utbildning och kontroll – operatörens kompetenskontroll**

a) Varje flygbesättningsmedlem ska genomgå återkommande utbildning och operatörens kompetenskontroller. När det gäller specialiserad flygverksamhet ska återkommande utbildning och kontroll omfatta relevanta aspekter av de specialiserade uppgifter som beskrivs i drifthandboken.

b) Lämplig uppmärksamhet ska ägnas åt verksamhet som utförs enligt instrumentflygregler (IFR) eller under mörker.

c) Giltighetstiden för en operatörs kompetenskontroll ska vara tolv kalendermånader."

s) Tillägg I ska ersättas med följande:

”Tillägg I

DEKLARATION

i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om flygdrift

Operatör
Namn:
Plats där operatören har sin huvudsakliga verksamhetsort eller, om operatören inte har någon huvudsaklig verksamhetsort, plats där operatören är etablerad eller bosatt och plats varifrån verksamheten styrs:
Verksamhetsansvarig chefs namn och kontaktuppgifter:

Drift av luftfartyg

Driftens startdatum eller datum då ändringen börjar tillämpas:

Information om luftfartyg, drift och organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten ([1]):

Typ(er) av luftfartyg, registrering(ar) och huvudbas:

MSN för luftfartyget ([2])	Luftfartygstyp	Luftfartygets registreringsbeteckning ([3])	Huvudbas	Typ(er) av drift ([4])	Organisation som ansvarar för den fortsatta luftvärdigheten ([5])

Operatören ska inhämta förhandsgodkännande ([6]) eller särskilt godkännande ([7]) för viss verksamhet innan sådan verksamhet utförs.

I tillämpliga fall, uppgifter om de godkännanden som innehas. Bifoga förteckningen över särskilda godkännanden. Detta omfattar
— särskilda godkännanden som beviljats av ett tredjeland, i tillämpliga fall,
— benämning på operationer som genomförs med flygoperativt tillgodoräknande (t.ex. EFVS 200, SA CAT I).

I tillämpliga fall uppgifter om innehav av auktorisation för specialiserad flygverksamhet (bifoga auktorisation (er), i förekommande fall).

I tillämpliga fall, en förteckning över alternativa sätt att uppfylla kraven (AltMoC), med hänvisningar till tillhörande AMC som de ersätter (bifoga AltMoC).

Förklaringar

☐ Operatören uppfyller, och fortsätter att uppfylla, de grundläggande krav som anges i bilaga V till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139, och kraven i förordning (EU) nr 965/2012.

☐ Dokumentationen avseende ledningssystemet, inbegripet drifthandboken, ska överensstämma med kraven i bilaga III (Del-ORO), bilaga V (Del-SPA), bilaga VI (Del-NCC) eller bilaga VIII (Del-SPO) till kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 och alla flygningar ska genomföras i enlighet med bestämmelserna i drifthandboken, enligt punkt ORO.GEN.110 b i Del-ORO.

☐ Alla luftfartyg som används ska ha
— ett giltigt luftvärdighetsbevis i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 eller, för luftfartyg som är registrerade i ett tredjeland, i enlighet med Icao bilaga 8, och
— när det används för specialiserad flygverksamhet, ett giltigt leasingavtal enligt ORO.SPO.100.

☐ Alla flygbesättningsmedlemmar ska inneha ett certifikat i enlighet med bilaga I till kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011, i enlighet med kravet i punkt ORO.FC.100 c i Del-ORO, och kabinbesättningsmedlemmar ska i förekommande fall utbildas i enlighet med kapitel CC i Del-ORO.
☐ (I tillämpliga fall) Operatören ska genomföra och påvisa överensstämmelse med en erkänd industristandard. Hänvisning till standarden: Certifieringsorgan: Datum för senaste överensstämmelsekontroll:
☐ Operatören ska underrätta den behöriga myndigheten om eventuella ändringar av omständigheter som påverkar dess efterlevnad av de grundläggande kraven i bilaga V till förordning (EU) 2018/1139 och kraven i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 enligt deklarationen till den behöriga myndigheten genom denna deklaration, och om eventuella ändringar av de uppgifter om och förteckningar över AltMoC som ingår i och bifogas denna deklaration som bilaga enligt kraven i punkt ORO.GEN.120 a i Del-ORO.
☐ Operatören ska bekräfta att informationen i denna deklaration är korrekt.
Datum samt verksamhetsansvarig chefs namn och underskrift”

([1]) Om det inte finns tillräckligt med utrymme för att ta upp den erforderliga informationen i deklarationen, ska informationen förtecknas i en separat bilaga. Bilagan ska dateras och undertecknas.

([2]) Tillverkarens serienummer.

([3]) Om luftfartyget också är registrerat hos en innehavare av drifttillstånd, ange drifttillståndsnummer för innehavaren av drifttillståndet.

([4]) Med ”typ(er) av drift” avses de typer av flygverksamhet som luftfartyget används för, t.ex. icke-kommersiell flygverksamhet eller specialiserad flygverksamhet, t.ex. flygfotoflyg, flygreklamflygningar, nyhetsmedieflygningar, televisions- och filmflygningar, fallskärmshoppning, skydiving och kontrollflygningar efter underhåll

([5]) Information om den organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet ska inbegripa organisationens namn och adress samt godkännandereferens.

([6]) a) Verksamhet med ett instrument, en utrustningsdel, en utrustningsenhet eller en funktion som är defekt, enligt en minimiutrustningslista (MEL) (punkterna ORO.MLR.105 b, f och j, NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 och SPO.IDE.H.105).

b) Verksamhet som kräver auktorisation eller godkännande på förhand, inbegripet samtliga följande:
- För specialiserad flygverksamhet, inhyrning med besättning (wet lease-in) och inhyrning utan besättning (dry lease-in) av luftfartyg som är registrerade i ett tredjeland (punkt ORO.SPO.100 c).
- Kommersiell specialiserad flygverksamhet av högriskkaraktär (punkt ORO.SPO.110).
- Icke-kommersiell verksamhet med luftfartyg med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av fler än 19 passagerare, som utförs utan en tjänstgörande kabinbesättningsmedlem (punkt ORO.CC.100 d).
- Användning av operativa minima för IFR som är lägre än dem som offentliggjorts av staten (punkterna NCC.OP.110 och SPO.OP.110).
- Tankning med motor(er) och/eller rotorer igång (punkt NCC.OP.157).
- Specialiserad flygverksamhet (SPO) utan syrgas över 10 000 fot (punkt SPO.OP.195).

([7]) Verksamhet i enlighet med bilaga V (Del-SpA) till förordning (EU) nr 965/2012, inklusive kapitlen B ’VERKSAMHET MED PRESTANDABASERAD NAVIGATION (PBN)’, C ’VERKSAMHET MED SPECIFIKATIONER FÖR MINIMIKRAV PÅ NAVIGERINGSPRESTANDA (MNPS)’, D ’VERKSAMHET I LUFTRUM MED REDUCERADE VERTIKALA SEPARATIONSMINIMA (RVSM)’, E ’VERKSAMHET VID LÅGA SIKTVÄRDEN (LVO) OCH OPERATIONER MED FLYGOPERATIVT TILLGODORÄKNANDE’, G ’TRANSPORT AV FARLIGT GODS’, K ’HELIKOPTERVERKSAMHET TILL HAVS’ och N ’HELIKOPTRARS INFLYGNINGAR OCH STARTER MED PINS (POINT-IN SPACE) OCH REDUCERADE VFR-MINIMA (PINS-VFR)’.

4. Bilaga IV ska ändras på följande sätt:

a) Punkt CAT.GEN.MPA.100 ska ersättas med följande:

"CAT.GEN.MPA.100 **Besättningens skyldigheter**

a) Besättningsmedlemmen ansvarar för att korrekt utföra sina arbetsuppgifter som

1. har anknytning till luftfartygets och de ombordvarandes säkerhet, och

2. anges i instruktioner och förfaranden i drifthandboken.

b) Besättningsmedlemmen ska

1. till befälhavaren rapportera varje fel, icke-funktion, felfunktion eller bristfällighet som besättningsmedlemmen anser kan påverka luftfartygets och dess nödsystems luftvärdighet och säkra drift, om detta inte redan har rapporterats av en annan besättningsmedlem,

2. till befälhavaren rapportera varje tillbud som har, eller skulle kunna ha, medfört fara för verksamhetens säkerhet, om detta inte redan har rapporterats av en annan besättningsmedlem,

3. uppfylla tillämpliga krav i operatörens system för händelserapportering,

4. följa samtliga begränsningar av flygtjänst- och tjänstgöringstider (FTL) samt de vilokrav som är tillämpliga för deras verksamhet,

5. när arbetsuppgifter utförs för mer än en operatör

i) upprätthålla sina individuella journaler över flyg- och tjänstgöringstider samt viloperioder enligt tillämpliga FTL-krav,

ii) förse varje operatör med de uppgifter som behövs för att planlägga verksamheten i enlighet med tillämpliga FTL-krav, och

iii) förse varje operatör med de uppgifter som behövs om verksamhet på mer än en typ eller variant.

c) Besättningsmedlemmen får inte tjänstgöra i ett luftfartyg

1. under påverkan av psykoaktiva substanser eller när han eller hon är olämplig för tjänstgöring på grund av skada, trötthet, läkemedel, sjukdom eller andra liknande orsaker,

2. efter djuphavsdykning eller blodgivning, om inte rimlig tid har förflutit,

3. om tillämpliga medicinska krav inte uppfylls,

4. om han eller hon tvivlar på sin förmåga att utföra de uppgifter som tilldelats honom eller henne, eller

5. om han eller hon lider eller tror sig lida av trötthet enligt punkt 7.5 i bilaga V till förordning (EU) 2018/1139 eller på annat sätt känner sig olämplig för tjänstgöring i sådan utsträckning att flygningen kan utsättas för fara."

b) Följande punkt ska införas som punkt CAT.OP.MPA.101:

"**CAT.OP.MPA.101 Kontroll av och inställningar för höjdmätare**

a) Operatören ska fastställa förfaranden för kontroll av höjdmätare före varje start.

b) Operatören ska fastställa förfaranden för höjdmätarinställningar för alla faser av flygningen, varvid hänsyn ska tas till de förfaranden som fastställts av den stat där flygplatsen är belägen eller luftrummet är beläget, i tillämpliga fall."

c) Punkt CAT.OP.MPA.107 ska ersättas med följande:

"**CAT.OP.MPA.107** Användbar flygplats

Operatören ska anse en flygplats vara användbar om den vid den förväntade tidpunkten för användning är tillgänglig och kan tillhandahålla nödvändiga tilläggstjänster som t.ex. flygtrafikledningstjänst (ATS), tillräcklig belysning, kommunikation, flygväderrapporter, navigeringshjälpmedel och räddningstjänst."

d) Punkt CAT.OP.MPA.110 ska ersättas med följande:

"**CAT.OP.MPA.110 Operativa minima vid flygplats**

a) Operatören ska fastställa operativa minima vid flygplats för varje start-, destinations- eller alternativflygplats som man planerar att använda, för att säkerställa separation av luftfartyget från terräng och hinder, och för att begränsa risken att förlora visuella referenser under det visuella flygsegmentet av instrumentinflygningsoperationer.

b) Den metod som används för att fastställa flygplatsens operativa minima ska beakta samtliga följande faktorer:

1. Luftfartygets typ, prestanda och flygegenskaper.

2. Den utrustning som är tillgänglig i luftfartyget för navigering, inhämtande av visuella referenser och/eller kontroll av flygbanan under start, inflygning, landning och avbruten inflygning.

3. Alla villkor eller begränsningar som anges i luftfartygets flyghandbok (AFM).

4. Operatörens relevanta operativa erfarenhet.

5. Dimensioner och utformning av de banor/start- och landningsområden (FATO) som kan komma att väljas för användning.

6. Användbarhet och prestanda för tillgängliga visuella och icke-visuella hjälpmedel och infrastruktur.

7. Höjd för hinderfrihet (OCA/H) för instrumentinflygningsprocedurer (IAP).

8. Hinder i områden för utflygning och nödvändiga marginaler för hinderfrihet.

9. Flygbesättningens sammansättning, kompetens och erfarenhet.

10. Instrumentinflygningsproceduren.

11. Flygplatsens egenskaper och de tillgängliga flygtrafiktjänsterna (ANS).

12. Alla minima som kan utfärdas av den stat där flygplatsen är belägen.

13. De villkor som föreskrivs i driftsspecifikationerna, inklusive eventuella särskilda godkännanden för verksamhet vid låga siktvärden (LVO) eller operationer med flygoperativt tillgodoräknande.

14. Alla avvikande egenskaper hos flygplatsen, instrumentinflygningsproceduren eller omgivningen.

c) Operatören ska ange en metod för att fastställa operativa minima vid flygplats i drifthandboken.

d) Den metod som operatören använder för att fastställa operativa minima vid flygplats och eventuella ändringar av den metoden ska godkännas av den behöriga myndigheten."

e) Punkt CAT.OP.MPA.115 ska ersättas med följande:

"**CAT.OP.MPA.115** Inflygningsteknik – flygplan

a) Alla inflygningar ska ske som stabiliserade inflygningar om inte något annat har godkänts av den behöriga myndigheten för en särskild inflygning till en särskild bana.

b) Tekniken för slutlig inflygning under kontinuerlig plané ska användas för inflygningsoperationer med icke-precisionsinflygningsprocedurer (NPA), med undantag av sådana särskilda banor för vilka den behöriga myndigheten har godkänt en annan flygteknik."

f) Punkterna CAT.OP.MPA.245 och CAT.OP.MPA.246 ska ersättas med följande:

"**CAT.OP.MPA.245 Flygväderförhållanden – alla luftfartyg**

a) Vid IFR-flygningar får befälhavaren endast

1. påbörja flygningen, eller

2. vid omplanering under flygning fortsätta bortom den punkt från vilken en reviderad ATS-färdplan gäller,

när det finns uppgifter som visar att de förväntade flygväderförhållandena vid destinationen och/eller erforderlig(a) alternativflygplats(er) vid ankomsttid uppfyller eller är mer gynnsamma än planeringsminima.

b) Vid IFR-flygningar får befälhavaren endast fortsätta mot den planerade destinationsflygplatsen när senast tillgänglig information visar att flygväderförhållandena, vid destinationen eller minst en alternativ destinationsflygplats, vid beräknad ankomsttid uppfyller eller är mer gynnsamma än de operativa minima som är tillämpliga för flygplatsen.

c) Vid VFR-flygningar får befälhavaren endast påbörja flygningen när tillämpliga flygväderrapporter och/eller prognoser visar att väderförhållandena längs den del av sträckan som ska flygas enligt VFR, vid den aktuella tidpunkten, är på eller över VFR-begränsningarna.

CAT.OP.MPA.246 Flygväderförhållanden – flygplan

Utöver CAT.OP.MPA.245 gäller på IFR-flygningar med flygplan att befälhavaren endast får fortsätta längre än till

a) beslutspunkten när proceduren för reducerat bränsle/reducerad energi för oförutsedda händelser (RCF) tillämpas, eller

b) PNR när proceduren för ensligt belägen flygplats tillämpas,

om det finns uppgifter som visar att de förväntade flygväderförhållandena vid ankomsttiden vid destinationen och/eller erforderlig(a) alternativflygplats(er) uppfyller eller är mer gynnsamma än tillämpliga operativa minima vid flygplatsen.”

g) Punkt CAT.OP.MPA.247 a ska ersättas med följande:

”a) Vid VFR-flygningar över vatten utan land i sikte med helikoptrar får befälhavaren endast inleda start när tillämpliga flygväderrapporter och/eller prognoser visar att molntäckeshöjden kommer att överstiga 600 ft under dager och 1 200 ft under mörker.”

h) Punkt CAT.OP.MPA.265 ska ersättas med följande:

”**CAT.OP.MPA.265 Startförhållanden**

Innan starten inleds ska befälhavaren förvissa sig om att

a) flygväderförhållandena vid flygplatsen eller utelandningsplatsen och förhållandena på den bana eller FATO som är avsedd att användas inte kommer att förhindra en säker start och utflygning, och

b) de valda operativa minima för flygplatsen är förenliga med allt av följande, nämligen

1. den operativa markutrustningen,

2. de operativa luftfartygssystemen,

3. luftfartygets prestanda,

4. flygbesättningens kvalifikationer.”

i) Punkt CAT.OP.MPA.300 ska ersättas med följande:

”**CAT.OP.MPA.300** Förutsättningar för inflygning och landning

Innan en inflygning inleds ska befälhavaren förvissa sig om att

a) flygväderförhållandena vid flygplatsen eller utelandningsplatsen och förhållandena på den bana eller FATO som är avsedd att användas inte kommer att förhindra en säker inflygning och landning eller ett säkert pådrag, med beaktande av prestandauppgifterna i drifthandboken, och

b) de valda operativa minima för flygplatsen är förenliga med allt av följande, nämligen

1. den operativa markutrustningen,

2. de operativa luftfartygssystemen,

3. luftfartygets prestanda,

4. flygbesättningens kvalifikationer.”

j) Punkt CAT.OP.MPA.305 ska ersättas med följande:

"**CAT.OP.MPA.305** Påbörjande och fortsättning av inflygning

a) För flygplan får, om den rapporterade sikten (VIS) eller den styrande bansynvidden (RVR) för den bana som ska användas för landning är mindre än tillämpligt minimum, en instrumentinflygningsoperation inte fortsätta

1. förbi en punkt där flygplanet befinner sig 1 000 ft över flygplatsens referenshöjd, eller

2. in i segmentet för slutlig inflygning (FAS) om DH eller MDH är mer än 1 000 ft.

b) För helikoptrar får, om den rapporterade bansynvidden (RVR) är mindre än 550 m och den styrande bansynvidden (RVR) för den bana som ska användas för landning är mindre än tillämpligt minimum, en instrumentinflygningsoperation inte fortsätta

1. förbi en punkt där helikoptern befinner sig 1 000 ft över flygplatsens referenshöjd, eller

2. in i segmentet för slutlig inflygning (FAS) om DH eller MDH är mer än 1 000 ft.

c) Om den erforderliga visuella referensen inte är fastställd ska en avbruten inflygning verkställas vid eller före DA/H eller MDA/H.

d) Om den erforderliga visuella referensen inte upprätthålls efter DA/H eller MDA/H ska ett pådrag verkställas omedelbart.

e) Trots vad som sägs i punkt a kan instrumentinflygningen fortsätta till DA/H eller MDA/H om ingen bansynvidd (RVR) rapporteras och den rapporterade sikten (VIS) är mindre än tillämpligt minimum, men den konverterade meteorologiska sikten (CMV) är lika med eller större än tillämpligt minimum."

k) Punkt CAT.OP.MPA.310 ska ersättas med följande:

"**CAT.OP.MPA.310** Operativa förfaranden – höjd över tröskeln – flygplan

Operatören ska fastställa operativa förfaranden utformade för att säkerställa att ett flygplan som brukas för 3D-instrumentinflygningsoperationer passerar banans tröskel med säker marginal och med flygplanet i konfiguration och attityd för landning."

l) Följande punkt ska införas som punkt CAT.OP.MPA.312:

"**CAT.OP.MPA.312 EFVS 200-operationer**

a) En operatör som avser att utföra EFVS 200-operationer ska säkerställa att

1. luftfartyget är certifierat för de avsedda operationerna,

2. endast banor, FATO och instrumentinflygningsprocedurer (IAP) som är lämpliga för EFVS-operationer används,

3. flygbesättningsmedlemmarna har kompetens att genomföra den avsedda operationen, och ett utbildnings- och kontrollprogram har upprättats för flygbesättningsmedlemmarna och den relevanta personal som deltar i förberedelserna av flygningen,

4. operativa förfaranden har fastställts,

5. all relevant information finns dokumenterad i minimiutrustningslistan (MEL),

6. all relevant information finns dokumenterad i underhållsprogrammet,

7. säkerhetsbedömningar genomförs och prestandaindikatorer fastställs för att övervaka operationernas säkerhetsnivå, och

8. flygplatsens operativa minima tar hänsyn till det använda systemets kapacitet.

b) Operatören får inte utföra EFVS 200-operationer vid utförande av LVO.

c) Trots vad som sägs i punkt a.1 får operatören använda EVS som uppfyller minimikriterierna för att utföra EFVS 200-operationer, förutsatt att detta har godkänts av den behöriga myndigheten."

5. Bilaga V ska ändras på följande sätt:

a) Titeln till kapitel E ska ersättas med följande: "Verksamhet vid låga siktvärden (LVO) och operationer med flygoperativt tillgodoräknande."

b) Punkt SPA.LVO.100 ska ersättas med följande:

"**SPA.LVO.100 Verksamhet vid låga siktvärden (LVO) och operationer med flygoperativt tillgodoräknande**

Operatören ska bedriva följande operationer endast om de har godkänts av den behöriga myndigheten:

a) Startoperationer med siktförhållanden under 400 meter bansynvidd (RVR).

b) Instrumentinflygningsoperationer under förhållanden med låga siktvärden.

c) Operationer med flygoperativt tillgodoräknande, med undantag av EFVS 200-operationer, vilka inte ska vara föremål för något särskilt godkännande."

c) Punkt SPA.LVO.105 ska ersättas med följande:

"**SPA.LVO.105 Särskilda kriterier för godkännande**

För att erhålla ett särskilt godkännande enligt krav i SPA.LVO.100 ska operatören visa att

a) luftfartyget, i fråga om inflygningsoperationer vid låga siktvärden, starter vid låga siktvärden (LVTO) med en bansynvidd (RVR) som är mindre än 125 m och operationer med flygoperativt tillgodoräknande, har certifierats för de avsedda operationerna,

b) flygbesättningsmedlemmarna har kompetens att genomföra den avsedda operationen, och ett utbildnings- och kontrollprogram har upprättats för flygbesättningsmedlemmarna och den relevanta personal som deltar i förberedelserna av flygningen, i enlighet med SPA.LVO.120,

c) operativa procedurer för de avsedda operationerna har fastställts,

d) alla relevanta ändringar av minimiutrustningslistan (MEL) har gjorts,

e) alla relevanta ändringar av underhållsprogrammet har gjorts,

f) förfaranden har inrättats för att säkerställa att flygplatser, inklusive instrumentflygprocedurer, är lämpliga för de avsedda operationerna, i enlighet med SPA.LVO.110, och

g) en säkerhetsbedömning har genomförts för de avsedda operationerna och prestandaindikatorer har fastställts för att övervaka säkerhetsnivån."

d) Punkt SPA.LVO.110 ska ersättas med följande:

"**SPA.LVO.110 Flygplatsrelaterade krav, inklusive instrumentflygprocedurer**

Operatören ska säkerställa att endast flygplatser som är lämpliga för den avsedda verksamheten, även med beaktande av deras instrumentflygprocedurer, används för verksamhet vid låga siktvärden (LVO) och operationer med flygoperativt tillgodoräknande."

e) Punkt SPA.LVO.115 ska utgå.

f) Punkt SPA.LVO.120 ska ersättas med följande:

"**SPA.LVO.120 Flygbesättningens kompetens**

a) Operatören ska säkerställa att flygbesättningen är kompetent att utföra de avsedda operationerna.

b) Operatören ska säkerställa att varje flygbesättningsmedlem med godkänt resultat genomgår utbildning och kontroll för alla typer av verksamhet vid låga siktvärden (LVO) och operationer med flygoperativt tillgodoräknande för vilka ett godkännande har beviljats. Sådan utbildning och kontroll ska

1. omfatta grundutbildning och återkommande utbildning och kontroll,

2. omfatta normala och onormala förfaranden samt nödförfaranden,

3. anpassas till den typ av teknik som används i de avsedda operationerna, och

4. ta hänsyn till de riskerna avseende den mänskliga faktorn i samband med de avsedda operationerna.

c) Operatören ska föra register över flygbesättningsmedlemmarnas utbildning och kvalifikationer.

d) Utbildningen och kontrollen ska genomföras av personal med lämpliga kvalifikationer. När det gäller utbildning och kontroll avseende flygning och flygsimulering ska personalen som tillhandahåller utbildningen och utför kontrollerna vara kvalificerad i enlighet med bilaga I (Del-FCL) till förordning (EU) nr 1178/2011."

g) Punkt SPA.NVIS.120 a ska ersättas med följande:

"a) Verksamhet ska inte bedrivas under gällande väderminima för den typ av mörkerflygning som utförs."

h) Punkt SPA.HOFO.120 a ska ersättas med följande:

"a) *Alternativ destinationsflygplats på land*. Trots vad som sägs i punkterna CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 och SPO.OP.151 behöver befälhavaren inte ange en alternativ destinationsflygplats i driftfärdplanen vid flygningar från en plats till havs till en destinationsflygplats på land, förutsatt att det finns tillräcklig operativ beredskap för oförutsedda händelser för att säkerställa en säker återfärd från havet."

i) Punkt SPA.HOFO.125 ska ersättas med följande:

"**SPA.HOFO.125 Standardinflygningsprocedurer till havs (OSAP)**

a) En operatör ska fastställa procedurer för att säkerställa att standardinflygningsprocedurer till havs (OSAP) följs endast om

1. helikoptern, i fråga om hinderfrihet, kan tillhandahålla navigeringsinformation och realtidsinformation om hinder i omgivningen, och

2. antingen

i) lägsta planéhöjd över en specificerad referens (MDH) bestäms med radiohöjdmätare eller en anordning som erbjuder likvärdig prestanda, eller

ii) lägsta planéhöjd över havsytans medelnivå (MDA) tillämpas och inbegriper en tillräcklig marginal.

b) Om operatören följer standardinflygningsprocedurer till havs (OSAP) till riggar eller fartyg i transitering ska flygningen utföras i flerpilotsverksamhet.

c) Beslutsområdet ska ge lämplig hinderfrihet under avbruten inflygning från varje destination för vilken standardinflygningsprocedurer till havs (OSAP) planeras.

d) Inflygningen får endast fortsätta längre än till beslutsavståndet eller under lägsta planéhöjd över havsytans medelnivå/en specificerad referens (MDA/H) om det föreligger visuell kontakt med destinationen.

e) För enpilotsverksamhet ska lämpliga tillägg göras till MDA/H och beslutsavstånd.

f) När en standardinflygningsprocedur till havs (OSAP) följs till en stillastående plats till havs (dvs. en fast installation eller ett förankrat fartyg) och en tillförlitlig GNSS-position för platsen finns i navigeringssystemet, ska GNSS-systemet/systemet för områdesnavigering användas för att förbättra säkerheten i standardinflygningsproceduren till havs.

g) Operatören ska inkludera standardinflygningsprocedurer till havs (OSAP) i sina program för grundutbildning, återkommande utbildning och kontroller."

j) Följande kapitel ska läggas till som kapitel N:

"KAPITEL N

HELIKOPTRARS INFLYGNINGAR OCH STARTER MED PINS (POINT-IN SPACE) OCH REDUCERADE VFR-MINIMA (PINS-VFR)

SPA.PINS-VFR.100Helikoptrars inflygningar och starter med PinS (Point-in Space) och reducerade VFR-minima

a) Operatören får använda reducerade operativa minima för VFR endast om operatören har beviljats ett godkännande från den behöriga myndigheten.

b) Reducerade operativa minima för VFR ska endast tillämpas på en helikopterflygning som omfattar ett segment som flygs enligt IFR, och endast i något av följande fall:

1. Det segment av flygningen som flygs enligt VFR kommer omedelbart efter en PinS-inflygning med helikopter, med avsikten att landa på en närliggande helikopterflygplats eller utelandningsplats.

2. Det segment av flygningen som flygs enligt VFR kommer omedelbart efter en PinS-inflygning med helikopter, med avsikten att genomföra vinschningsoperationer vid en närliggande verksamhetsplats för mänsklig last utanför kabinutrymme (HEC) eller vinschning (HHO).

3. Det segment av flygningen som flygs enligt VFR är en utflygning, med avsikten att gå över till IFR vid en närliggande avgångsfix.

c) Operatören ska fastställa operativa procedurer som är tillämpliga vid flygning med reducerade operativa minima för VFR.

d) Operatören ska säkerställa att flygbesättningsmedlemmarna har erfarenhet och är utbildade för att flyga med reducerade operativa minima för VFR.”

6. Bilaga VI ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkt ska införas som punkt NCC.OP.101:

”**NCC.OP.101 Kontroll av och inställningar för höjdmätare**

a) Operatören ska fastställa förfaranden för kontroll av höjdmätare före varje start.

b) Operatören ska fastställa förfaranden för höjdmätarinställningar för alla faser av flygningen, varvid hänsyn ska tas till de förfaranden som fastställts av den stat där flygplatsen är belägen eller luftrummet är beläget, i tillämpliga fall.”.

b) Punkt NCC.OP.110 ska ersättas med följande:

”**NCC.OP.110 Operativa minima vid flygplats – allmänt**

a) Operatören ska fastställa operativa minima vid flygplats för varje start-, destinations- eller alternativflygplats som man planerar att använda, för att säkerställa separation av luftfartyget från terräng och hinder, och för att begränsa risken att förlora visuella referenser under det visuella flygsegmentet av instrumentinflygningsoperationer.

b) Den metod som används för att fastställa flygplatsens operativa minima ska beakta samtliga följande faktorer:

1. Luftfartygets typ, prestanda och flygegenskaper.

2. Den utrustning som är tillgänglig i luftfartyget för navigering, inhämtande av visuella referenser och/eller kontroll av flygbanan under start, inflygning, landning och avbruten inflygning.

3. Alla villkor eller begränsningar som anges i luftfartygets flyghandbok (AFM).

4. Dimensioner och utformning av de banor/start- och landningsområden (FATO) som kan komma att väljas för användning.

5. Användbarhet och prestanda för tillgängliga visuella och icke-visuella hjälpmedel och infrastruktur.

6. Höjd för hinderfrihet (OCA/H) för instrumentinflygningsprocedurer (IAP).

7. Hinder i områden för utflygning och nödvändiga marginaler för hinderfrihet.

8. Alla avvikande egenskaper hos flygplatsen, instrumentinflygningsproceduren eller omgivningen.

9. Flygbesättningens sammansättning, kompetens och erfarenhet.

10. Instrumentinflygningsproceduren.

11. Flygplatsens egenskaper och de tillgängliga flygtrafiktjänsterna (ANS).

12. Alla minima som kan utfärdas av den stat där flygplatsen är belägen.

13. De villkor som föreskrivs i eventuella särskilda godkännanden för verksamhet vid låga siktvärden (LVO) eller operationer med flygoperativt tillgodoräknande.

14. Operatörens relevanta operativa erfarenhet.

c) Operatören ska ange en metod för att fastställa operativa minima vid flygplats i drifthandboken."

c) Punkt NCC.OP.111 ska utgå.

d) Punkt NCC.OP.112 ska ersättas med följande:

"**NCC.OP.112 Operativa minima vid flygplats – cirkling med flygplan**

a) MDH vid inflygning med cirklingsförfarande med flygplan får inte vara lägre än det högsta av följande värden:

1. Den offentliggjorda höjden för hinderfrihet (OCH) vid cirkling med den aktuella flygplanskategorin.

2. Den lägsta cirklingshöjden enligt tabell 1.

3. DH/MDH för den föregående instrumentinflygningsproceduren (IAP).

b) Lägsta siktvärde för en inflygning med cirklingsförfarande med flygplan ska vara det högsta av följande värden:

1. Siktvärdet vid cirkling för den aktuella flygplanskategorin, om ett sådant meddelats. eller

2. Lägsta siktvärde enligt tabell 1.

Tabell 1

MDH och lägsta siktvärde för cirkling per flygplanskategori

	Flygplanskategori			
	A	B	C	D
MDH (fot)	400	500	600	700
Minsta VIS (m)	1 500	1 600	2 400	3 600".

e) Punkt NCC.OP.145 b ska ersättas med följande:

"b) Innan en flygning påbörjas ska befälhavaren känna till all tillgänglig flygväderinformation av betydelse för den avsedda flygningen. Förberedelserna för en flygning bort från startplatsens omedelbara närhet och för alla flygningar enligt instrumentflygregler (IFR) ska omfatta

1. en genomgång av de tillgängliga aktuella flygväderrapporterna och flygväderprognoserna, och

2. planering av alternativa åtgärder om flygningen inte kan slutföras som planerat på grund av flygväderförhållandena."

f) Följande punkter ska införas som punkterna NCC.OP.147 och NCC.OP.148:

"**NCC.OP.147 Planeringsminima för alternativa destinationsflygplatser – flygplan**

En flygplats får inte anges som en alternativ destinationsflygplats, såvida inte den tillgängliga aktuella flygväderinformationen visar, för den tidsperiod som är kortast av antingen tidsperioden från en timme före till en timme efter den beräknade ankomsttiden eller tidsperioden från den faktiska avgångstiden till en timme efter den beräknade ankomsttiden,

a) för en alternativflygplats med en tillgänglig instrumentinflygningsoperation med beslutshöjd (DH) under 250 ft,

1. en molntäckeshöjd på minst 200 ft över den DH eller MDH som gäller för instrumentinflygningsoperationen, och

2. en sikt som är minst det högsta värdet av antingen 1 500 m eller 800 m över instrumentinflygningsoperationens minima för RVR/VIS, eller

b) för en alternativflygplats med en instrumentinflygningsoperation med DH eller MDH som är minst 250 ft,

1. en molntäckeshöjd på minst 400 ft över den DH eller MDH som gäller för instrumentinflygningsoperationen, och

2. en sikt på minst 3 000 m, eller

c) för en alternativflygplats utan instrumentinflygningsprocedur,

1. en molntäckeshöjd som är minst det högsta värdet av antingen 2 000 fot eller den lägsta säkra IFR-höjden, och

2. en sikt på minst 5 000 m.

NCC.OP.148 Planeringsminima för alternativa destinationsflygplatser – helikoptrar

Operatören får välja en flygplats som en alternativ destinationsflygplats endast om den tillgängliga aktuella flygväderinformationen visar, för den tidsperiod som är kortast av antingen tidsperioden från en timme före till en timme efter den beräknade ankomsttiden eller tidsperioden från den faktiska avgångstiden till en timme efter den beräknade ankomsttiden,

a) för en alternativflygplats med en instrumentinflygningsprocedur (IAP),

1. en molntäckeshöjd på minst 200 ft över den DH eller MDH som gäller för instrumentinflygningsoperationen, och

2. en sikt på minst 1 500 m under dager eller 3 000 m under mörker, eller

b) för en alternativflygplats utan en instrumentinflygningsprocedur (IAP),

1. en molntäckeshöjd som är minst det högsta värdet av antingen 2 000 ft eller den lägsta säkra IFR-höjden, och

2. en sikt på minst 1 500 m under dager eller 3 000 m under mörker."

g) Punkt NCC.OP.150 a ska ersättas med följande:

"a) För flygningar enligt instrumentflygregler (IFR) ska befälhavaren ange minst en vädermässigt användbar alternativ startflygplats i färdplanen om flygväderförhållandena vid startflygplatsen ligger vid eller under gällande operativa minima för flygplatsen eller om det inte skulle vara möjligt att återvända till startflygplatsen av andra skäl."

h) Punkterna NCC.OP.180 a och b ska ersättas med följande:

"a) Befälhavaren ska endast påbörja eller fortsätta en flygning enligt visuellflygregler (VFR) om den senast tillgängliga flygväderinformationen visar att väderförhållandena längs sträckan och på den avsedda destinationen vid den beräknade tidpunkten för användning kommer att uppfylla eller vara mer gynnsamma än tillämpliga operativa minima för flygning enligt VFR.

b) Befälhavaren ska endast påbörja eller fortsätta en flygning enligt instrumentflygregler (IFR) mot den planerade destinationsflygplatsen om den senast tillgängliga meteorologiska informationen visar att flygväderförhållandena vid destinationen, eller vid minst en alternativ destinationsflygplats, kommer att uppfylla eller vara mer gynnsamma än tillämpliga operativa minima för flygplatsen vid den beräknade ankomsttidpunkten."

i) Punkt NCC.OP.195 ska ersättas med följande:

"**NCC.OP.195 Startförhållanden – flygplan och helikoptrar**

Innan start påbörjas ska befälhavaren ha förvissat sig om att

a) flygväderförhållandena vid flygplatsen eller utelandningsplatsen och förhållandena på den bana eller FATO som är avsedd att användas inte kommer att förhindra en säker start och utflygning, och

b) de valda operativa minima för flygplatsen är förenliga med allt av följande, nämligen

1. den operativa markutrustningen,

2. de operativa luftfartygssystemen,

3. luftfartygets prestanda,

4. flygbesättningens kvalifikationer."

j) Punkt NCC.OP.225 ska ersättas med följande:

"**NCC.OP.225 Inflygnings- och landningsförhållanden – flygplan och helikoptrar**

Innan en inflygningsoperation påbörjas ska befälhavaren ha förvissat sig om att

a) flygväderförhållandena vid flygplatsen eller utelandningsplatsen och förhållandena på den bana eller FATO som är avsedd att användas inte kommer att förhindra en säker inflygning och landning eller ett säkert pådrag, med beaktande av prestandauppgifterna i drifthandboken, och

b) de valda operativa minima för flygplatsen är förenliga med allt av följande, nämligen

1. den operativa markutrustningen,

2. de operativa luftfartygssystemen,

3. luftfartygets prestanda, och

4. flygbesättningens kvalifikationer."

k) Punkt NCC.OP.230 ska ersättas med följande:

"**NCC.OP.230 Påbörjande och fortsättning av inflygning**

a) För flygplan får, om den rapporterade sikten (VIS) eller den styrande bansynvidden (RVR) för den bana som ska användas för landning är mindre än tillämpligt minimum, en instrumentinflygningsoperation inte fortsätta

1. förbi en punkt där flygplanet befinner sig 1 000 ft över flygplatsens referenshöjd, eller

2. in i segmentet för slutlig inflygning (FAS) om DH eller MDH är mer än 1 000 ft.

b) För helikoptrar får, om den rapporterade bansynvidden (RVR) är mindre än 550 m och den styrande bansynvidden (RVR) för den bana som ska användas för landning är mindre än tillämpligt minimum, en instrumentinflygningsoperation inte fortsätta

1. förbi en punkt där helikoptern befinner sig 1 000 ft över flygplatsens referenshöjd, eller

2. in i segmentet för slutlig inflygning (FAS) om DH eller MDH är mer än 1 000 ft.

c) Om den erforderliga visuella referensen inte är fastställd ska en avbruten inflygning verkställas vid eller före DA/H eller MDA/H.

d) Om den erforderliga visuella referensen inte upprätthålls efter DA/H eller MDA/H ska ett pådrag verkställas omedelbart.

e) Trots vad som sägs i punkt a kan instrumentinflygningen fortsätta till DA/H eller MDA/H om ingen bansynvidd (RVR) rapporteras och den rapporterade sikten (VIS) är mindre än tillämpligt minimum, men den konverterade meteorologiska sikten (CMV) är lika med eller större än tillämpligt minimum.

f) Trots vad som sägs i punkterna a och b får instrumentinflygningen fortsätta till DA/H eller MDA/H om det inte finns någon avsikt att landa. En avbruten inflygning ska verkställas vid eller före DA/H eller MDA/H."

l) Följande punkt ska läggas till som punkt NCC.OP.235:

"**NCC.OP.235 EFVS 200-operationer**

a) En operatör som avser att genomföra EFVS 200-operationer med flygoperativt tillgodoräknande och utan särskilt godkännande ska säkerställa att

1. luftfartyget är certifierat för de avsedda operationerna,

2. endast banor, FATO och instrumentinflygningsprocedurer (IAP) som är lämpliga för EFVS-operationer används,

3. flygbesättningsmedlemmarna har kompetens att genomföra den avsedda operationen, och ett utbildnings- och kontrollprogram har upprättats för flygbesättningsmedlemmarna och den relevanta personal som deltar i förberedelserna av flygningen,

4. operativa förfaranden har fastställts,

5. all relevant information finns dokumenterad i minimiutrustningslistan (MEL),

6. all relevant information finns dokumenterad i underhållsprogrammet,

7. säkerhetsbedömningar genomförs och prestandaindikatorer fastställs för att övervaka operationernas säkerhetsnivå, och

8. flygplatsens operativa minima tar hänsyn till det använda systemets kapacitet.

b) Operatören får inte utföra EFVS 200-operationer vid utförande av LVO.

c) Trots vad som sägs i punkt a.1 får operatören använda EVS som uppfyller minimikriterierna för att utföra EFVS 200-operationer, förutsatt att detta har godkänts av den behöriga myndigheten."

7. Bilaga VII ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkt ska införas som punkt NCO.OP.101:

"**NCO.OP.101 Kontroll av och inställningar för höjdmätare**

a) Befälhavaren ska kontrollera att höjdmätaren fungerar korrekt före varje avgång.

b) Befälhavaren ska använda lämpliga höjdmätarinställningar för alla faser av flygningen, med beaktande av alla förfaranden som föreskrivs av den stat där flygplatsen är belägen eller luftrummet är beläget."

b) Punkt NCO.OP.105 ska utgå.

c) Punkterna NCO.OP.110, NCO.OP.111 och NCO.OP.112 ska ersättas med följande:

"**NCO.OP.110 Operativa minima vid flygplats – flygplan och helikoptrar**

a) I fråga om instrumentflygregler (IFR) ska befälhavaren fastställa operativa minima vid flygplats för varje start-, destinations- eller alternativflygplats som man planerar att använda, för att säkerställa separation av luftfartyget från terräng och hinder, och för att begränsa risken att förlora visuella referenser under det visuella flygsegmentet av instrumentinflygningsoperationer.

b) Flygplatsens operativa minima ska i tillämpliga fall ta hänsyn till följande:

1. Luftfartygets typ, prestanda och flygegenskaper.

2. Den utrustning som är tillgänglig i luftfartyget för navigering, inhämtande av visuella referenser och/eller kontroll av flygbanan under start, inflygning, landning och avbruten inflygning.

3. Alla villkor eller begränsningar som anges i luftfartygets flyghandbok (AFM).

4. Dimensioner och utformning av de banor/start- och landningsområden (FATO) som kan komma att väljas för användning.

5. Användbarhet och prestanda för tillgängliga visuella och icke-visuella hjälpmedel och infrastruktur.

6. Höjd för hinderfrihet (OCA/H) för instrumentinflygningsprocedurerna (IAP), om sådan finns fastställda.

7. Hinder i områden för utflygning och marginaler för hinderfrihet.

8. Befälhavarens kompetens och relevanta operativa erfarenhet.

9. Instrumentinflygningsproceduren (IAP), om en sådan finns fastställd.

10. Flygplatsens egenskaper och typen av eventuella flygtrafiktjänster (ANS) som är tillgängliga.

11. Alla minima som kan utfärdas av den stat där flygplatsen är belägen.

12. De villkor som föreskrivs i eventuella särskilda godkännanden för verksamhet vid låga siktvärden (LVO) eller operationer med flygoperativt tillgodoräknande.

NCO.OP.111 Operativa minima vid flygplats – 2D- och 3D-inflygningsoperationer

a) Den beslutshöjd (DH) som ska användas för en 3D-inflygningsoperation eller en 2D-inflygningsoperation som genomförs med teknik för slutlig inflygning under kontinuerlig plané (CDFA) får inte vara lägre än det högsta av följande värden:

1. Höjden för hinderfrihet (OCH) för den aktuella luftfartygskategorin.

2. DH eller MDH i den publicerade inflygningsproceduren, i tillämpliga fall.

3. Det systemminimum som anges i tabell 1.

4. Den lägsta beslutshöjd som i förekommande fall anges i flyghandboken (AFM) eller motsvarande handling.

b) MDH för en 2D-inflygningsoperation som flygs utan CDFA-teknik får inte vara lägre än det högsta av följande värden:

1. Höjden för hinderfrihet (OCH) för den aktuella luftfartygskategorin.

2. MDH i den publicerade inflygningsproceduren, i tillämpliga fall.

3. Det systemminimum som anges i tabell 1.

4. Det minimivärde för MDH som i förekommande fall anges i flyghandboken (AFM).

Tabell 1

Systemminima

Anläggning	Lägsta DH/MDH (fot)
ILS/MLS/GLS	200
GNSS/SBAS (LPV)	200
Precisionsinflygningsradar (PAR, *Precision Approach Radar*)	200
GNSS/SBAS (LP)	250
GNSS (LNAV)	250
GNSS/Baro-VNAV (LNAV/VNAV)	250
Helikopterinflygning med PinS (Point-in Space)	250
LOC med eller utan DME	250
SRA (upphör vid ½ NM)	250
SRA (upphör vid 1 NM)	300
SRA (upphör vid 2 NM eller mer)	350
VOR	300
VOR/DME	250
NDB	350
NDB/DME	300
VDF	350

NCO.OP.112 Operativa minima vid flygplats – cirklingsoperationer med flygplan

a) MDH vid inflygning med cirklingsförfarande med flygplan får inte vara lägre än det högsta av följande värden:

1. Den offentliggjorda höjden för hinderfrihet (OCH) vid cirkling med den aktuella flygplanskategorin.

2. Den lägsta cirklingshöjden enligt tabell 1. eller

3. DH/MDH för den föregående instrumentinflygningsproceduren (IAP).

b) Lägsta siktvärde för en inflygning med cirklingsförfarande med flygplan ska vara det högsta av följande värden:

1. Siktvärdet vid cirkling för den aktuella flygplanskategorin, om ett sådant meddelats.

2. Lägsta siktvärde enligt tabell 1.

Tabell 1

MDH och lägsta siktvärde för cirkling per flygplanskategori

	Flygplanskategori			
	A	B	C	D
MDH (fot)	400	500	600	700
Minsta VIS (m)	1 500	1 500	2 400	3 600”.

d) Punkt NCO.OP.135 b ska ersättas med följande:

”b) Innan en flygning påbörjas ska befälhavaren känna till all tillgänglig flygväderinformation av betydelse för den avsedda flygningen. Förberedelserna för en flygning bort från startplatsens omedelbara närhet och för alla flygningar enligt instrumentflygregler (IFR) ska omfatta

1. en genomgång av de tillgängliga aktuella flygväderrapporterna och flygväderprognoserna, och

2. planering av alternativa åtgärder om flygningen inte kan slutföras som planerat på grund av flygväderförhållandena.”

e) Punkterna NCO.OP.140, NCO.OP.141 och NCO.OP.142 ska ersättas med följande:

”**NCO.OP.140 Alternativa destinationsflygplatser – flygplan**

För IFR-flygningar ska befälhavaren ange minst en alternativ destinationsflygplats i färdplanen, såvida inte tillgänglig flygväderinformation för destinationen visar, för den tidsperiod som är kortast av antingen tidsperioden från en timme före till en timme efter den beräknade ankomsttiden eller tidsperioden från den faktiska avgångstiden till en timme efter den beräknade ankomsttiden, en molntäckeshöjd på minst 1 000 ft över DH/MDH för en tillgänglig instrumentinflygningsprocedur (IAP) och en sikt på minst 5 000 m.

NCO.OP.141 Alternativa destinationsflygplatser – helikoptrar

För IFR-flygningar ska befälhavaren ange minst en alternativ destinationsflygplats i färdplanen, såvida inte tillgänglig flygväderinformation för destinationen visar, för den tidsperiod som är kortast av antingen tidsperioden från en timme före till en timme efter den beräknade ankomsttiden eller tidsperioden från den faktiska avgångstiden till en timme efter den beräknade ankomsttiden, en molntäckeshöjd på minst 1 000 ft över DH/MDH för en tillgänglig instrumentinflygningsprocedur (IAP) och en sikt på minst 3 000 m.

NCO.OP.142 Alternativa destinationsflygplatser – instrumentinflygningsoperationer

Befälhavaren får välja en flygplats som alternativ destinationsflygplats endast om antingen

a) en IAP som inte förlitar sig på GNSS är tillgänglig antingen på destinationsflygplatsen eller på en alternativ destinationsflygplats, eller

b) samtliga följande villkor är uppfyllda, nämligen att

1. GNSS-utrustningen ombord är SBAS-kompatibel,

2. destinationsflygplatsen, eventuella alternativa destinationsflygplatser och sträckan mellan dem ligger inom området för SBAS-tjänster,

3. ABAS förutspås vara tillgängligt i händelse av oväntad otillgänglighet för SBAS,

4. den IAP som väljs (antingen på destinationsflygplats eller alternativ destinationsflygplats) inte är beroende av tillgången till SBAS,

5. en lämplig beredskapsåtgärd gör det möjligt att fullfölja flygningen på ett säkert sätt om GNSS inte är tillgängligt.”

f) Följande punkter ska införas som punkterna NCO.OP.143 och NCO.OP.144:

"**NCO.OP.143 Planeringsminima för alternativa destinationsflygplatser – flygplan**

En flygplats får inte anges som en alternativ destinationsflygplats, såvida inte den tillgängliga aktuella flygväderinformationen visar, för den tidsperiod som är kortast av antingen tidsperioden från en timme före till en timme efter den beräknade ankomsttiden eller tidsperioden från den faktiska avgångstiden till en timme efter den beräknade ankomsttiden,

a) för en alternativflygplats med en tillgänglig instrumentinflygningsoperation med beslutshöjd (DH) under 250 ft,

1. en molntäckeshöjd på minst 200 ft över den beslutshöjd (DH) eller lägsta planéhöjd över en specificerad referens (MDH) som gäller för instrumentinflygningsoperationen, och

2. en sikt på minst 1 500 m, eller

b) för en alternativflygplats med en instrumentinflygningsoperation med DH eller MDH som är minst 250 ft,

1. en molntäckeshöjd på minst 400 ft över den DH eller MDH som gäller för instrumentinflygningsoperationen, och

2. en sikt på minst 3 000 m, eller

c) för en alternativflygplats utan en instrumentinflygningsprocedur (IAP),

1. en molntäckeshöjd som är minst det högsta värdet av antingen 2 000 fot eller den lägsta säkra IFR-höjden, och

2. en sikt på minst 5 000 m.

NCO.OP.144 Planeringsminima för alternativa destinationsflygplatser – helikoptrar

En flygplats får inte anges som en alternativ destinationsflygplats, såvida inte den tillgängliga aktuella flygväderinformationen visar, för den tidsperiod som är kortast av antingen tidsperioden från en timme före till en timme efter den beräknade ankomsttiden eller tidsperioden från den faktiska avgångstiden till en timme efter den beräknade ankomsttiden,

a) för en alternativflygplats med en instrumentinflygningsprocedur (IAP),

1. en molntäckeshöjd på minst 200 ft över den DH eller MDH som gäller för instrumentinflygningsoperationen, och

2. en sikt på minst 1 500 m under dager eller 3 000 m under mörker, eller

b) för en alternativflygplats utan en instrumentinflygningsprocedur (IAP),

1. en molntäckeshöjd som är minst det högsta värdet av antingen 2 000 fot eller den lägsta säkra IFR-höjden, och

2. en sikt på minst 1 500 m under dager eller 3 000 m under mörker."

g) Punkterna NCO.OP.160 a och b ska ersättas med följande:

"a) Befälhavaren ska endast påbörja eller fortsätta en flygning enligt visuellflygregler (VFR) om den senast tillgängliga flygväderinformationen visar att väderförhållandena längs sträckan och på den avsedda destinationen vid den beräknade tidpunkten för användning kommer att uppfylla eller vara mer gynnsamma än tillämpliga operativa minima för flygning enligt VFR.

b) Befälhavaren ska endast påbörja eller fortsätta en flygning enligt instrumentflygregler (IFR) mot den planerade destinationsflygplatsen om den senast tillgängliga meteorologiska informationen visar att flygväderförhållandena vid destinationen, eller vid minst en alternativ destinationsflygplats, kommer att uppfylla eller vara mer gynnsamma än tillämpliga operativa minima för flygplatsen vid den beräknade ankomsttidpunkten."

h) Punkt NCO.OP.175 ska ersättas med följande:

"**NCO.OP.175 Startförhållanden – flygplan och helikoptrar**

Innan start påbörjas ska befälhavaren ha förvissat sig om att

a) flygväderförhållandena vid flygplatsen eller utelandningsplatsen och förhållandena på den bana eller FATO som är avsedd att användas, enligt den information som är tillgänglig, inte kommer att förhindra en säker start och utflygning, och

b) de valda operativa minima för flygplatsen är förenliga med allt av följande, nämligen

1. den operativa markutrustningen,
2. de operativa luftfartygssystemen,
3. luftfartygets prestanda,
4. flygbesättningens kvalifikationer."

i) Punkterna NCO.OP.205 och NCO.OP.206 ska ersättas med följande:

"**NCO.OP.205 Förutsättningar för inflygning och landning – flygplan**

Innan en inflygning mot land påbörjas ska befälhavaren ha förvissat sig om att

a) flygväderförhållandena vid flygplatsen eller utelandningsplatsen och förhållandena på den bana som är avsedd att användas, enligt den information som är tillgänglig, inte kommer att förhindra en säker inflygning, landning eller avbruten inflygning, och

b) de valda operativa minima för flygplatsen är förenliga med allt av följande, nämligen

1. den operativa markutrustningen,
2. de operativa luftfartygssystemen,
3. luftfartygets prestanda, och
4. flygbesättningens kvalifikationer.

NCO.OP.206 Förutsättningar för inflygning och landning – helikoptrar

Innan en inflygning mot land påbörjas ska befälhavaren ha förvissat sig om att

a) flygväderförhållandena vid flygplatsen och förhållandena på flygplatsen eller utelandningsplatsen och förhållandena inom det start- och landningsområde (FATO) som är avsett att användas, enligt den information som är tillgänglig, inte kommer att förhindra en säker inflygning, landning eller avbruten inflygning, och

b) de valda operativa minima för flygplatsen är förenliga med allt av följande, nämligen

1. den operativa markutrustningen,
2. de operativa luftfartygssystemen,
3. luftfartygets prestanda,
4. flygbesättningens kvalifikationer.".

j) Punkt NCO.OP.210 ska ersättas med följande:

"**NCO.OP.210 Påbörjande och fortsättning av inflygning – flygplan och helikoptrar**

a) Om den styrande bansynvidden (RVR) för den bana som ska användas för landning är mindre än 550 m (eller något lägre värde som fastställts i enlighet med ett godkännande enligt SPA.LVO) får en instrumentinflygningsoperation inte fortsätta

1. förbi en punkt där luftfartyget befinner sig 1 000 ft över flygplatsens referenshöjd, eller
2. in i segmentet för slutlig inflygning (FAS) om DH eller MDH är mer än 1 000 ft.

b) Om den erforderliga visuella referensen inte är fastställd ska en avbruten inflygning verkställas vid eller före DA/H eller MDA/H.

c) Om den erforderliga visuella referensen inte upprätthålls efter DA/H eller MDA/H ska ett pådrag verkställas omedelbart."

8. Bilaga VIII ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkt ska införas som punkt SPO.OP.101:

"**SPO.OP.101 Kontroll av och inställningar för höjdmätare**

a) Operatören ska fastställa förfaranden för kontroll av höjdmätare före varje start.

b) Operatören ska fastställa förfaranden för höjdmätarinställningar för alla faser av flygningen, varvid hänsyn ska tas till de förfaranden som fastställts av den stat där flygplatsen är belägen eller luftrummet är beläget, i tillämpliga fall."

b) Punkt SPO.OP.110 ska ersättas med följande:

"**SPO.OP.110 Operativa minima vid flygplats – flygplan och helikoptrar**

a) Operatören ska fastställa operativa minima vid flygplats för varje start-, destinations- eller alternativflygplats som man planerar att använda, för att säkerställa separation av luftfartyget från terräng och hinder, och för att begränsa risken att förlora visuella referenser under det visuella flygsegmentet av instrumentinflygningsoperationer.

b) Den metod som används för att fastställa flygplatsens operativa minima ska beakta samtliga följande faktorer:

1. Luftfartygets typ, prestanda och flygegenskaper.
2. Den utrustning som är tillgänglig i luftfartyget för navigering, inhämtande av visuella referenser och/eller kontroll av flygbanan under start, inflygning, landning och avbruten inflygning.
3. Alla villkor eller begränsningar som anges i luftfartygets flyghandbok (AFM).
4. Dimensioner och utformning av de banor/start- och landningsområden (FATO) som kan komma att väljas för användning.
5. Användbarhet och prestanda för tillgängliga visuella och icke-visuella hjälpmedel och infrastruktur.
6. Höjd för hinderfrihet (OCA/H) för instrumentinflygningsprocedurer (IAP).
7. Hinder i områden för utflygning och nödvändiga marginaler för hinderfrihet.
8. Alla avvikande egenskaper hos flygplatsen, instrumentinflygningsproceduren eller den lokala omgivningen.
9. Flygbesättningens sammansättning, kompetens och erfarenhet.
10. Instrumentinflygningsproceduren.
11. Flygplatsens egenskaper och de tillgängliga flygtrafiktjänsterna (ANS).
12. Alla minima som kan utfärdas av den stat där flygplatsen är belägen.
13. De villkor som föreskrivs i eventuella särskilda godkännanden för verksamhet vid låga siktvärden (LVO) eller operationer med flygoperativt tillgodoräknande.
14. Operatörens relevanta operativa erfarenhet.

c) Operatören ska ange en metod för att fastställa operativa minima vid flygplats i drifthandboken."

c) Punkt SPO.OP.111 ska utgå.

d) Punkt SPO.OP.112 ska ersättas med följande:

"**SPO.OP.112 Operativa minima vid flygplats – cirkling med flygplan**

a) Lägsta planéhöjd över en specificerad referens (MDH) vid inflygning med cirklingsförfarande med flygplan får inte vara lägre än det högsta av följande värden:

1. Den offentliggjorda höjden för hinderfrihet (OCH) vid cirkling med den aktuella flygplanskategorin.
2. Den lägsta cirklingshöjden enligt tabell 1.
3. Beslutshöjden (DH)/MDH för föregående instrumentinflygningsprocedur (IAP).

b) Lägsta siktvärde för en inflygning med cirklingsförfarande med flygplan ska vara det högsta av följande värden:

1. Siktvärdet vid cirkling för den aktuella flygplanskategorin, om ett sådant meddelats.
2. Lägsta siktvärde enligt tabell 1.

Tabell 1

MDH och lägsta siktvärde för cirkling per flygplanskategori

	Flygplanskategori			
	A	B	C	D
MDH (fot)	400	500	600	700
Minsta VIS (m)	1 500	1 600	2 400	3 600”.

e) Punkt SPO.OP.140 b ska ersättas med följande:

”b) Innan en flygning påbörjas ska befälhavaren känna till all tillgänglig flygväderinformation av betydelse för den avsedda flygningen. Förberedelserna för en flygning bort från startplatsens omedelbara närhet och för alla flygningar enligt instrumentflygregler (IFR) ska omfatta

1. en genomgång av de tillgängliga aktuella flygväderrapporterna och flygväderprognoserna, och

2. planering av alternativa åtgärder om flygningen inte kan slutföras som planerat på grund av flygväderförhållandena.”

f) Följande punkter ska införas som punkterna SPO.OP.143 och SPO.OP.144:

”**SPO.OP.143 Planeringsminima för alternativa destinationsflygplatser – flygplan**

En flygplats får inte anges som en alternativ destinationsflygplats, såvida inte den tillgängliga aktuella flygväderinformationen visar, för den tidsperiod som är kortast av antingen tidsperioden från en timme före till en timme efter den beräknade ankomsttiden eller tidsperioden från den faktiska avgångstiden till en timme efter den beräknade ankomsttiden,

a) för en alternativflygplats med en tillgänglig instrumentinflygningsoperation med beslutshöjd (DH) under 250 ft,

1. en molntäckeshöjd på minst 200 ft över den DH eller MDH som gäller för instrumentinflygningsoperationen, och

2. en sikt som är minst det högsta värdet av antingen 1 500 m eller 800 m över instrumentinflygningsoperationens minima för RVR/VIS, eller

b) för en alternativflygplats med en instrumentinflygningsoperation med DH eller MDH som är minst 250 ft,

1. en molntäckeshöjd på minst 400 ft över den DH eller MDH som gäller för instrumentinflygningsoperationen, och

2. en sikt på minst 3 000 m, eller

c) för en alternativflygplats utan instrumentinflygningsprocedur,

1. en molntäckeshöjd som är minst det högsta värdet av antingen 2 000 fot eller den lägsta säkra IFR-höjden, och

2. en sikt på minst 5 000 m.

SPO.OP.144 Planeringsminima för alternativa destinationsflygplatser – helikoptrar

Operatören får välja en flygplats som en alternativ destinationsflygplats endast om den tillgängliga aktuella flygväderinformationen visar, för den tidsperiod som är kortast av antingen tidsperioden från en timme före till en timme efter den beräknade ankomsttiden eller tidsperioden från den faktiska avgångstiden till en timme efter den beräknade ankomsttiden,

a) för en alternativflygplats med en instrumentinflygningsprocedur (IAP),

1. en molntäckeshöjd på minst 200 ft över den DH eller MDH som gäller för instrumentinflygningsoperationen, och

2. en sikt på minst 1 500 m under dager eller 3 000 m under mörker, eller

b) för en alternativflygplats utan en instrumentinflygningsprocedur (IAP),

1. en molntäckeshöjd som är minst det högsta värdet av antingen 2 000 ft eller den lägsta säkra IFR-höjden, och

2. en sikt på minst 1 500 m under dager eller 3 000 m under mörker."

g) Punkt SPO.OP.145 a ska ersättas med följande:

"a) För flygningar enligt instrumentflygregler (IFR) ska befälhavaren ange minst en vädermässigt användbar alternativ startflygplats i färdplanen om flygväderförhållandena vid startflygplatsen ligger vid eller under gällande operativa minima för flygplatsen eller om det inte skulle vara möjligt att återvända till startflygplatsen av andra skäl."

h) Punkterna SPO.OP.170 a och b ska ersättas med följande:

"a) Befälhavaren ska endast påbörja eller fortsätta en flygning enligt visuellflygregler (VFR) om den senast tillgängliga flygväderinformationen visar att väderförhållandena längs sträckan och på den avsedda destinationen vid den beräknade tidpunkten för användning kommer att uppfylla eller vara mer gynnsamma än tillämpliga operativa minima för flygning enligt VFR.

b) Befälhavaren ska endast påbörja eller fortsätta en flygning enligt instrumentflygregler (IFR) mot den planerade destinationsflygplatsen om den senast tillgängliga meteorologiska informationen visar att flygväderförhållandena vid destinationen, eller vid minst en alternativ destinationsflygplats, kommer att uppfylla eller vara mer gynnsamma än tillämpliga operativa minima för flygplatsen vid den beräknade ankomsttidpunkten."

i) Punkt SPO.OP.180 ska ersättas med följande:

"**SPO.OP.180 Startförhållanden – flygplan och helikoptrar**

Innan start påbörjas ska befälhavaren ha förvissat sig om att

a) flygväderförhållandena vid flygplatsen eller utelandningsplatsen och förhållandena på den bana eller FATO som är avsedd att användas inte kommer att förhindra en säker start och utflygning, och

b) de valda operativa minima för flygplatsen är förenliga med allt av följande, nämligen

1. den operativa markutrustningen,

2. de operativa luftfartygssystemen,

3. luftfartygets prestanda,

4. flygbesättningens kvalifikationer."

j) Punkt SPO.OP.210 ska ersättas med följande:

"**SPO.OP.210 Inflygnings- och landningsförhållanden – flygplan och helikoptrar**

Innan en inflygningsoperation påbörjas ska befälhavaren ha förvissat sig om att

a) flygväderförhållandena vid flygplatsen eller utelandningsplatsen och förhållandena på den bana eller FATO som är avsedd att användas inte kommer att förhindra en säker inflygning och landning eller ett säkert pådrag, med beaktande av prestandauppgifterna i drifthandboken, och

b) de valda operativa minima för flygplatsen är förenliga med allt av följande, nämligen

1. den operativa markutrustningen,

2. de operativa luftfartygssystemen,

3. luftfartygets prestanda,

4. flygbesättningens kvalifikationer."

k) Punkt SPO.OP.215 ska ersättas med följande:

"**SPO.OP.215 Påbörjande och fortsättning av inflygning**

a) För flygplan får, om den rapporterade sikten (VIS) eller den styrande bansynvidden (RVR) för den bana som ska användas för landning är mindre än tillämpligt minimum, en instrumentinflygningsoperation inte fortsätta

1. förbi en punkt där flygplanet befinner sig 1 000 ft över flygplatsens referenshöjd, eller

2. in i segmentet för slutlig inflygning (FAS) om DH eller MDH är mer än 1 000 ft.

b) För helikoptrar får, om den rapporterade bansynvidden (RVR) är mindre än 550 m och den styrande bansynvidden (RVR) för den bana som ska användas för landning är mindre än tillämpligt minimum, en instrumentinflygningsoperation inte fortsätta

1. förbi en punkt där helikoptern befinner sig 1 000 ft över flygplatsens referenshöjd, eller

2. in i segmentet för slutlig inflygning (FAS) om DH eller MDH är mer än 1 000 ft.

c) Om den erforderliga visuella referensen inte är fastställd ska en avbruten inflygning verkställas vid eller före DA/H eller MDA/H.

d) Om den erforderliga visuella referensen inte upprätthålls efter DA/H eller MDA/H ska ett pådrag verkställas omedelbart.

e) Trots vad som sägs i punkt a kan instrumentinflygningen fortsätta till DA/H eller MDA/H om ingen bansynvidd (RVR) rapporteras och den rapporterade sikten (VIS) är mindre än tillämpligt minimum, men den konverterade meteorologiska sikten (CMV) är större än tillämpligt minimum.

f) Trots vad som sägs i punkterna a och b får instrumentinflygningen fortsätta till DA/H eller MDA/H om det inte finns någon avsikt att landa. En avbruten inflygning ska verkställas vid eller före DA/H eller MDA/H."

l) Följande punkt ska läggas till som punkt SPO.OP.235:

"**SPO.OP.235 EFVS 200-operationer**

a) En operatör som avser att genomföra EFVS 200-operationer med flygoperativt tillgodoräknande och utan särskilt godkännande ska säkerställa att

1. luftfartyget är certifierat för de avsedda operationerna,

2. endast banor, FATO och instrumentinflygningsprocedurer (IAP) som är lämpliga för EFVS-operationer används,

3. flygbesättningen har kompetens att genomföra den avsedda operationen, och ett utbildnings- och kontrollprogram har upprättats för flygbesättningsmedlemmarna och den relevanta personal som deltar i förberedelserna av flygningen,

4. operativa förfaranden har fastställts,

5. all relevant information finns dokumenterad i minimiutrustningslistan (MEL),

6. all relevant information finns dokumenterad i underhållsprogrammet,

7. säkerhetsbedömningar genomförs och prestandaindikatorer fastställs för att övervaka operationernas säkerhetsnivå, och

8. flygplatsens operativa minima tar hänsyn till det använda systemets kapacitet.

b) Operatören får inte utföra EFVS 200-operationer vid utförande av LVO.

c) Trots vad som sägs i punkt a.1 får operatören använda EVS som uppfyller minimikriterierna för att utföra EFVS 200-operationer, förutsatt att detta har godkänts av den behöriga myndigheten."