KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2019/1384

av den 24 juli 2019

om ändring av förordningarna (EU) nr 965/2012 och (EU) nr 1321/2014 vad gäller användning av luftfartyg som är förtecknade i ett drifttillstånd för icke-kommersiell verksamhet och specialiserad verksamhet, fastställande av operativa krav för genomförandet av kontrollflygningar efter underhåll, fastställande av regler om icke-kommersiell verksamhet med minskat antal kabinbesättningsmedlemmar ombord och införande av redaktionella uppdateringar med avseende på flygdriftskrav

(Text av betydelse för EES)

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 17.1 och artikel 31, och

av följande skäl:

(1) I kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 ([2]) fastställs detaljerade regler för kommersiell flygtransport (CAT), för icke-kommersiell verksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg och andra luftfartyg än komplexa motordrivna luftfartyg, för kommersiell specialiserad flygverksamhet och icke-kommersiell specialiserad flygverksamhet, samt för kommersiell specialiserad flygverksamhet med hög risk. Dessa regler tar inte hänsyn till att samma luftfartyg kan utföra flera typer av verksamhet under sin driftslivslängd.

(2) Med avseende på byte av användningsområde för ett luftfartyg från kommersiell flygverksamhet till icke-kommersiell flygverksamhet eller specialiserad flygverksamhet, bör därför nya regler för den fortsatta användningen av sådana luftfartyg införas. Dessa regler bör vara tillräckligt flexibla för att möjliggöra att en operatör använder samma luftfartyg får både icke-kommersiell flygverksamhet och specialiserad flygverksamhet, utan att luftfartyget tas bort ur drifttillståndet. Denna nya operativa ram bör också säkerställa ett smidigt genomförande och en effektiv tillsyn över dessa verksamheter, utan att det påverkar deras säkerhet.

(3) I enlighet med förordning (EU) nr 965/2012 ska den behöriga myndigheten godkänna de olika operativa förfaranden som en innehavare av drifttillstånd kan tillämpa på sina olika icke-kommersiella flygverksamheter. Detta krav innebär en ojämlik behandling mellan innehavare av drifttillstånd och icke-kommersiella operatörer vad gäller samma typ av verksamhet och bör därför lyftas ut för att säkerställa enhetlighet i lagstiftningen.

(4) På grundval av säkerhetsrekommendationer och återkoppling från medlemsstaterna och berörda parter, inbegripet från standardiseringsinspektioner, anser kommissionen att förordning (EG) nr 965/2012 bör uppdateras för att återspegla teknikens utvecklingsnivå och bästa praxis när det gäller olika krav på flygverksamhet. Redaktionella ändringar bör införas för att uppdatera flera hänvisningar till de upphävda förordningarna, närmare bestämt till kommissionens förordning (EU) 2042/2003 ([3]) och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 ([4]). Dessutom bör en ny ordalydelse läggas till för att förtydliga flera befintliga bestämmelser.

([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).
([3]) Kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (EUT L 315, 28.11.2003, s. 1).
([4]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (EUT L 79, 19.3.2008, s. 1).

(5) Ett antal flygolyckor eller flygincidenter har inträffat vid flygningar med luftfartyg som precis har genomgått ett ofullständigt eller otillräckligt underhåll eller på flygningar för att kontrollera om underhållet av luftfartyget varit tillräckligt (nedan kallade *kontrollflygningar efter underhåll*). Med tanke på den olycka som inträffade med en Airbus A320-232 den 27 november 2008 utanför Canet-Plantges kust (Frankrike) bör förordning (EU) nr 965/2012 ändras för att exakt definiera denna kategori av flygningar och vid behov fastställa minimikrav med avseende på flygbesättningar och de förfaranden som ska följas vid förberedelserna och genomförandet av dessa flygningar.

(6) Dessutom bör mindre stränga krav för icke-kommersiell verksamhet utan tjänstgörande kabinbesättning ombord införas för luftfartyg med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av fler än 19 passagerare och med högst 19 passagerare, under förutsättning att vissa villkor är uppfyllda. Operatörer bör tillåtas att tillämpa dessa mindre stränga krav endast under förutsättning att de vidtar lämpliga åtgärder för att minska riskerna med sådan verksamhet.

(7) Enligt förordning (EU) nr 965/2012 är operatörer inom kommersiell flygtransport skyldiga att informera passagerare och förse dem med en säkerhetsbroschyr där hanteringen av nödutrustningen och de nödutgångar som kan komma att användas av passagerarna visas i bilder. Förordning (EU) nr 965/2012 bör innehålla en ny definition av nödutgångar.

(8) Förordning (EU) nr 965/2012 bör därför ändras i enlighet med bilaga I till den här förordningen.

(9) Om användningen av luftfartyget ändras från kommersiell flygverksamhet till icke-kommersiell flygverksamhet eller specialiserad flygverksamhet bör ansvaret för den fortsatta luftvärdigheten för luftfartyg som omfattas av denna ändring fortsatt ligga hos innehavaren av drifttillståndet. Därför bör bilagorna I (Del M) och Vb (Del-ML) till kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014 ([5]) ändras i enlighet med detta.

(10) Byrån har utarbetat utkast till tillämpningsföreskrifter och överlämnat dem till kommissionen som yttranden ([6]) i enlighet med artiklarna 75 och 76 i förordning (EU) 2018/1139.

(11) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som avses i 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) I artikel 2 ska punkt 7 ersättas med följande:

”7. *specialiserad flygverksamhet (specialised operation)*: all verksamhet, utöver kommersiell flygtransport, där luftfartyget används för särskilda verksamheter, t.ex. jordbruk, bygg- eller anläggningsarbete, fotografering, lantmäteri, övervakning och patrullering eller reklamflygning.”.

2) I artikel 6.3 ska led b ersättas med följande:

”b) Flygningar utan passagerare eller last där flygplanet eller helikoptern förflyttas i samband med renovering, reparation, inspektioner, leverans, export eller liknande ändamål, förutsatt att luftfartyget inte finns upptaget i ett drifttillstånd eller i en deklaration.”.

([5]) Kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014 av den 26 november 2014 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och anordningar och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (EUT L 362, 17.12.2014, s. 1).

([6]) Yttrande nr 04/2017 av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet av den 29 juni 2017 om ett utkast till kommissionens förordning om översyn av reglerna om flygdrift och om fortsatt luftvärdighet och yttrande nr 01/2017 av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet av den 7 mars 2017 om ett utkast till kommissionens förordning om översyn av reglerna för flygdrift med avseende på kontrollflygningar efter underhåll.

3) Följande artikel 9aa ska införas:

”*Artikel 9aa*

Krav på flygpersonal vid kontrollflygningar efter underhåll

En pilot som före den 20 augusti 2019 fungerat som befälhavare på en kontrollflygning efter underhåll som i enlighet med definitionen i punkt SPO.SPEC.MCF.100 i bilaga VIII kategoriseras som en kontrollflygning efter underhåll på nivå A, ska tillgodoräknas detta med avseende på uppfyllandet av kraven i punkt SPO.SPEC.MCF.115 a.1 i den bilagan. I sådana fall ska operatören säkerställa att befälhavaren får information om eventuella skillnader som har identifierats mellan driftrutiner som har fastställts före den 20 augusti 2019 och de skyldigheter som anges i avsnitt 5 och 6 i kapitel E i bilaga VII till denna förordning, inklusive de skyldigheter som härrör från de tillhörande förfaranden som fastställts av operatören.”.

4) Bilagorna I, II, III, IV, V, VI, VII och VIII ska ändras i enlighet med bilaga I till denna förordning.

Artikel 2

Ändringar av förordning (EU) nr 1321/2014

Bilaga I (Del-M) och bilaga Vb (Del-ML) till förordning (EU) nr 1321/2014 ska ändras i enlighet med bilaga II till denna förordning.

Artikel 3

Ikraftträdande och tillämpning

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

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

Utfärdad i Bryssel den 24 juli 2019.

På kommissionens vägnar

Jean-Claude JUNCKER

Ordförande

BILAGA I

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

(1) Bilaga I (Del-DEF) ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 17 ska ersättas med följande:

"17. *kategori A med avseende på helikoptrar (category A with respect to helicopters)*: flermotoriga helikoptrar med motor- och systemavskiljande konstruktion såsom specificerat i den tillämpliga certifieringsspecifikationen och med prestandaunderlag för start och landning baserat på ett koncept för motorbortfall på kritisk motor, som säkerställer tillräckligt markutrymme och tillräcklig prestanda för fortsatt säker flygning eller säker avbruten start i händelse av motorbortfall.".

b) Följande punkt ska läggas till som punkt 45 a:

"45a "*nödutgång (emergency exit)*: installerad utgång från luftfartyget som ger maximal möjlighet till evakuering av kabin och cockpit inom en rimlig tidsperiod och som inkluderar dörr i golvnivå, fönsterutgång eller någon annan typ av utgång, t.ex. lucka i cockpit och stjärtkonutgång.".

c) Följande punkt ska läggas till som punkt 48a:

"48a *flygbesättningsmedlem (flight crew member)*: certfierad besättningsmedlem med ansvar för arbetsuppgifter som är väsentliga för driften av ett luftfartyg under en flygtjänstperiod.".

d) Följande punkt ska läggas till som punkt 49a:

"49a *flygverksamhetsansvarig eller flygklarerare*: en person som av operatören utsetts att delta i kontroll och övervakning av flygverksamhet, som har lämplig kompetens, som stöder, instruerar och/eller bistår befälhavaren i avsikt att flygningen ska kunna genomföras på ett säkert sätt.".

e) Följande punkt ska läggas till som punkt 76a:

"76a *kontrollflygning efter underhåll (maintenance check flight, MCF)*: flygning med ett luftfartyg för vilket det finns ett luftvärdighetsbevis eller ett flygtillstånd, vilken utförs i felsökningssyfte eller för att efter underhåll kontrollera funktionen hos ett eller flera system, eller en eller flera delar eller anordningar, om funktionen hos systemet, delarna eller anordningarna inte kan fastställas genom kontroll på marken, och vilken utförs i någon av följande situationer:

a) I enlighet med kraven i underhållshandboken för luftfartyget (*aircraft maintenance manual, AMM*) eller andra underhållsdata som utfärdats av en innehavare av konstruktionsgodkännande som ansvarar för luftfartygets fortsatta luftvärdighet.

b) Efter underhåll, i enlighet med vad som krävs av operatören eller föreslås av den organisation som ansvarar för luftfartygets fortsatta luftvärdighet.

c) Enligt vad underhållsorganisationen begär för att verifiera ett lyckat åtgärdande av felet.

d) För att bistå med felisolering eller felsökning.".

f) Följande punkter ska läggas till som punkterna 95a och 95b:

"95a *Personbäranordningssystem (personnel-carrying device system, PCDS)*: ett system bestående av en eller flera anordningar som är fäst(-a) antingen vid en lyftanordning eller en lastkrok eller monterad på rotorskrovet i samband med transport av så kallad mänsklig last utanför kabinutrymme (human external cargo, HEC) eller utförande av vinschlyft med helikopter (*helicopter hoist operations, HHO*). Anordningarna har den strukturella förmåga och de strukturella egenskaper som krävs för att transportera passagerare utanför helikoptern, till exempel en räddningssele med eller utan snabbkoppling och stropp med anslutningsring, en fast korg eller en bur.

”95b *enkel PCD-utrustningssystem (simple personnel carrying device system, PCDS)*: ett PCDS som uppfyller följande villkor:

a) Den uppfyller en harmoniserad standard enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/425 (*) eller Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/42/EG (**).

b) Den är avsedd att hålla fast högst en person (t.ex. lyftanordnings- eller lastkroksoperatör, uppdragsspecialist eller fotograf) inne i kabinen eller att hålla fast högst två personer utanför kabinen.

c) Den är inte en stel struktur såsom en bur, en plattform eller en korg.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/425 av den 9 mars 2016 om personlig skyddsutrustning och om upphävande av rådets direktiv 89/686/EEG (EUT L 81, 31.3.2016, s. 51).
(**) Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/42/EG av den 17 maj 2006 om maskiner och om ändring av direktiv 95/16/EG (EUT L 157, 9.6.2006, s. 24).”.

g) Följande punkt ska läggas till som punkt 103b:

”103b *luftfartsbestämmelser (rules of the air)*: de bestämmelser som fastställs i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 (*).

(*) Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012 om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken och om ändring av genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 och förordningarna (EG) nr 1265/2007, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/2010 (EUT L 281, 13.10.2012, s. 1).”

(2) Bilaga II (Del-ARO) ska ändras på följande sätt:

a) Punkt ARO.GEN.120 ska ändras på följande sätt:

i) Punkterna a, b och c ska ersättas med följande:

”a) Byrån ska utarbeta godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) som får användas för att uppnå överensstämmelse med förordning (EU) 2018/1139 och dess delegerade akter och genomförandeakter.

b) Alternativa sätt att uppfylla kraven får användas för att uppnå överensstämmelse med förordning (EU) 2018/1139 och dess delegerade akter och genomförandeakter.

c) Den behöriga myndigheten ska fastställa ett system för att kontinuerligt utvärdera huruvida de alternativa sätt att uppfylla kraven som används av myndigheten själv eller av organisationer eller personer som står under dess tillsyn uppfyller kraven enligt förordning (EU) 2018/1139 och dess delegerade akter och genomförandeakter. Detta system ska inbegripa förfaranden för att begränsa, återkalla eller ändra godkända alternativa sätt att uppfylla kraven, om den behöriga myndigheten har visat att dessa alternativa sätt att uppfylla kraven inte överensstämmer med förordning (EU) 2018/1139 och delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna.”.

ii) I punkt d tredje stycket ska punkt 3 utgå.

b) I punkt ARO.GEN.135 ska punkt a ersättas med följande:

”a) Utan att det påverkar tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 (*) ska den behöriga myndigheten införa ett system för att på lämpligt sätt samla in, analysera och sprida säkerhetsinformation.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart, om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007 (EUT L 122, 24.4.2014, s. 18).”.

c) Punkt 2 i punkt ARO.GEN.300 a ska ersättas med följande:

”2) den fortlöpande efterlevnaden av de tillämpliga kraven för organisationer som den har certifierat, specialiserad flygverksamhet som den har auktoriserat och organisationer som den har mottagit deklarationer från,”.

d) Punkt 4 i ARO.GEN.350 d ska ersättas med följande:

”4) Den behöriga myndigheten ska registrera alla brister som den har tagit upp till behandling eller underrättats om i enlighet med punkt e och, i tillämpliga fall, de verkställighetsåtgärder den har tillämpat samt alla korrigerande åtgärder och datum för avslutande av åtgärder när det gäller brister.”.

e) Punkt ARO.OPS.110 ska ändras på följande sätt:

i) I punkt a ska punkt 3 ersättas med följande:

”3) ORO.AOC.110 e för uthyrning av ett luftfartyg utan besättning till en operatör, utom i de fall som anges i punkt ORO.GEN.310 i bilaga III,”.

ii) Punkt b ska ändras på följande sätt:

— Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2) uthyraren omfattas av ett verksamhetsförbud enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 (*).

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG (EUT L 344, 27.12.2005, s. 15).”

— Följande punkt ska läggas till som punkt 3:

”3) godkännandet som utfärdats i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 452/2014 (*) har upphävts tillfälligt, återkallats eller återlämnats.

(*) Kommissionens förordning (EU) nr 452/2014 av den 29 april 2014 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygdrift som utförs av operatörer från tredjeland i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 133, 6.5.2014, s. 12).”.

iii) I punkt d ska punkterna 1 och 2 ersättas med följande:

”1) det görs en ordentlig samordning med den behöriga myndighet som ansvarar för den fortlöpande tillsynen av luftfartyget, i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014 (*), eller för driften av luftfartyget, om det inte är samma myndighet,

2) luftfartyget tas bort från operatörens drifttillstånd i rätt tid, utom i de fall som anges i punkt ORO. GEN.310 i bilaga III.

(*) Kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014 av den 26 november 2014 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och anordningar och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (EUT L 362, 17.12.2014, s. 1).”.

f) I punkt ARO.OPS.150 ska punkt b ersättas med följande:

”b) När operatörens behöriga myndighet anser att riskbedömningen och de operativa standardförfarandena är tillfredsställande ska den utfärda auktorisationen, som fastställs i tillägg IV. Auktorisation kan utfärdas för en begränsad eller obegränsad tid. Villkoren enligt vilka en operatör är auktoriserad att bedriva en eller flera kommersiella specialiserade verksamheter av högriskkaraktär ska anges i auktorisationen.”.

g) I punkt ARO.OPS.200 b ska punkt 2 ersättas med följande:

”2) Förteckning över särskilda godkännanden, som fastställs i tillägg III, för icke-kommersiell verksamhet och specialiserad flygverksamhet.”.

h) I punkt ARO.RAMP.105 b ska punkt 5 ersättas med följande:

”5) Luftfartyg som används av en tredjelandsoperatör som är i trafik till, inom eller från det territorium som omfattas av fördragets bestämmelser för första gången eller vars auktorisation, utfärdad i enlighet med förordning (EU) nr 452/2014, är begränsad eller åter blivit giltig efter tillfälligt upphävande eller återkallande.”.

i) I punkt ARO.RAMP.115 b ska punkt 3 ersättas med följande:

”3) upprätthålla sin kompetens genom att genomgå återkommande utbildning samt utföra minst tolv inspektioner per kalenderår.”.

j) Punkt ARO.RAMP.125 ska ändras på följande sätt:

i) Led a ska ersättas med följande:

”a) Rampinspektioner ska utföras på ett standardiserat sätt.”.

ii) Punkt c ska ersättas med följande:

”c) När rampinspektionen har slutförts ska befälhavaren eller, i dennes frånvaro, en annan medlem av flygbesättningen eller en företrädare för luftfartygets operatör underrättas om resultaten av rampinspektionen.”.

k) I punkt ARO.RAMP.140 ska punkt d.2 ersättas med följande:

”2) den har erhållit ett flygtillstånd i enlighet med förordning (EU) nr 748/2012 för luftfartyg registrerade i en medlemsstat,”.

l) I punkt ARO.RAMP.150 ska punkt a.1 ersättas med följande:

”1) den information som avses i ARO.RAMP.145,”.

m) Tilläggen I till IV ska ersättas med följande:

”Tillägg I

<table>
<tr><td colspan="3">DRIFTTILLSTÅND
(Förteckning av godkännanden för flygtransportoperatörer)
Typer av verksamhet: Kommersiell flygtransport (CAT) ☐ Passagerare ☐ Gods
☐ Övrigt (1):_____</td></tr>
<tr><td rowspan="2">(4)</td><td>Operatörens stat (2)</td><td rowspan="2">(5)</td></tr>
<tr><td>Utfärdande myndighet (3)</td></tr>
<tr><td>Nummer på drifttillstånd (6):

</td><td>Operatörens namn (7)
Verksam under beteckningen (8)
Operatörens adress (10):
Tfn (11):
Fax
E-post:</td><td>Kontaktuppgifter: (9)
Kontaktuppgifter, varigenom den operativa ledningen kan kontaktas utan otillbörligt dröjsmål, anges i _____ (12).</td></tr>
<tr><td colspan="3">Genom detta tillstånd intygas att _____ (13) har rätt att bedriva kommersiell luftfart enligt bifogade driftsspecifikationer, i överensstämmelse med drifthandboken, bilaga V till förordning (EU) 2018/1139 och dess delegerade akter och genomförandeakter.</td></tr>
<tr><td>Datum för utfärdande (14):</td><td colspan="2">Namn och underskrift (15):
Titel:</td></tr>
<tr><td colspan="3">(1) Här ska annan typ av transport anges.
(2) Ersätts med namnet på operatörsstaten.
(3) Ersätts med identifieringskod för utfärdande behörig myndighet.
(4) För den behöriga myndigheten.
(5) För den behöriga myndigheten.
(6) Hänvisning till godkännandet, så som det har utfärdats av den behöriga myndigheten.
(7) Ersätts med operatörens registrerade namn.
(8) Operatörens firmanamn, vid eventuell avvikelse. Ange ’VUB’ före firmanamnet. (Det står för ’verksam under beteckningen’.)</td></tr>
</table>

(9) Kontaktuppgifterna omfattar telefon- och faxnummer, inklusive landsnummer, samt e-postadress (om sådan finns att tillgå) varigenom den operativa ledningen kan kontaktas utan otillbörligt dröjsmål för frågor som rör flygdrift, luftvärdighet, flyg- och kabinbesättningsmedlemmarnas kompetens, farligt gods och andra frågor, enligt vad som är tillämpligt.
(10) Adress till operatörens huvudsakliga verksamhetsort.
(11) Telefon- och faxnummer till operatörens huvudsakliga verksamhetsort, inklusive landsnummer. Ange e-postadress om sådan finns att tillgå.
(12) Här anges den kontrollerade handling som medförs ombord, där kontaktuppgifterna står angivna, med lämplig punkt- eller sidhänvisning. Till exempel: 'Kontaktuppgifterna … anges i drifthandboken, under allmänt/grundläggande, kapitel 1, 1.1' eller '… anges i driftsspecifikationer, s. 1'. eller '… anges i en bilaga till denna handling'.
(13) Operatörens registrerade namn.
(14) Utfärdandedatum för drifttillståndet (dd-mm-åååå).
(15) Titel, namn och underskrift för representanten för den behöriga myndigheten. En officiell stämpel får anbringas på drifttillståndet.

EASA-BLANKETT 138 utgåva 2

Tillägg II

DRIFTSSPECIFIKATIONER
(med förbehåll för de godkända förhållandena i drifthandboken)

Kontaktuppgifter för utfärdande myndighet
Tfn ((1)): _____ ; Fax _____ ;
E-post: _____

Drifttillstånd (AOC) (2):	Operatörens namn (3):	Datum (4):	Underskrift:
	Verksam under beteckningen		
Nummer för driftsspecifikationer:			

Luftfartygsmodell (5):
Registreringsbeteckningar (6):

Typ av verksamhet: Kommersiell flygtransport
☐ Passagerare ☐ Last ☐Annat (7): _____

Verksamhetsområde (8):

Särskilda begränsningar (9):

Särskilda godkännanden:		Ja	Nej	Specifikation (10)	Anmärkningar
Farligt gods		☐	☐		
Verksamhet vid låga siktvärden Start Inflygning och landning		☐	☐	Drifttillstånd (11) … RVR (12): m DA/H: ft RVR: m	
RVSM (13)	☐ Ej tillämpligt	☐	☐		
ETOPS (14)	☐ Ej tillämpligt	☐	☐	Maximal diversionstid (15): min.	

Komplexa navigeringsspecifikationer för PBN-verksamhet ([16])	☐	☐		([17])
Minimikrav på navigeringsprestanda	☐	☐		
Verksamhet med enmotoriga turbinmotorflygplan under mörker eller under instrumentväderförhållanden (SET-IMC)	☐	☐	([18])	
Helikopterverksamhet med NVIS-stöd	☐	☐		
HHO-verksamhet (vinschoperation utförd från helikopter)	☐	☐		
HEMS-verksamhet (ambulansflygning med helikopter)	☐	☐		
Helikopterverksamhet till havs	☐	☐		
Utbildning för kabinbesättningsmedlemmar ([19])	☐	☐		
Utfärdande av kabinbesättningsintyg ([20])	☐	☐		
Användning av EFB-tillämpningar av typ B	☐	☐	([21])	
Fortsatt luftvärdighet	☐	☐	([22])	
Övrigt ([23])				

([1]) Telefon- och faxnummer till den behöriga myndigheten, inklusive landsnummer. Ange e-postadress om sådan finns att tillgå.
([2]) Ange numret på det aktuella drifttillståndet (AOC).
([3]) Ange operatörens registrerade namn och firmanamn (om detta avviker från det registrerade namnet). 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 geografiskt område 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 tillämplig kategori av precisionsinflygning: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB eller CAT IIIC. Lägsta bansynvidd (RVR) anges i meter och beslutshöjden (DA/H) i fot. En rad används per angiven inflygningskategori.
([12]) Ange lägsta godkända bansynvidd vid start i meter. En rad per godkännande får användas om olika godkännanden har beviljats.
([13]) Rutan 'Ej tillämpligt' får endast kryssas för om luftfartygets maximala tjänstetopphöjd understiger FL290.
([14]) Långdistansflygning (ETOPS) gäller för närvarande endast för tvåmotoriga luftfartyg. Rutan 'Ej tillämpligt' får därför kryssas för om luftfartygsmodellen har fler eller färre än två motorer.
([15]) Här får även tröskeldistans anges (i NM) samt motortyp.

([16]) Prestandabaserad navigation (PBN): en rad används för varje komplext särskilt PBN-godkännande (t.ex. RNP AR APCH), med tillämpliga begränsningar som anges i kolumnerna 'Specifikationer' och/eller 'Anmärkningar'. Procedurspecifika godkännanden av specifika RNP AR APCH-procedurer får anges antingen i driftsspecifikationerna eller i drifthandboken. I det sistnämnda fallet måste de relaterade driftsspecifikationerna innehålla en hänvisning till respektive sida i drifthandboken.
([17]) Specificera om det särskilda godkännandet är begränsat till vissa banslut och/eller flygplatser.
([18]) Ange den specifika kombinationen av flygplansskrov och motor.
([19]) 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.
([20]) Godkännande att utfärda kabinbesättningsintyg enligt bilaga V (Del-CC) till förordning (EU) nr 1178/2011.
([21]) 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.
([22]) Namnet på den person/organisation som ansvarar för att luftfartygets fortsatta luftvärdighet handhas i enlighet med förordning (EU) nr 1321/2014.
([23]) Här kan andra godkännanden eller upplysningar anges, med en rad (eller ett stycke med flera rader) för varje tillstånd (t.ex. kortlandningar, verksamhet med branta inflygningar, helikopterverksamhet med trafik till/från en flygplats av särskilt samhällsintresse (PIS), helikopterverksamhet över ogynnsam miljö belägen utanför ett tättbebyggt område, helikopterverksamhet utan kapacitet för säker nödlandning, verksamhet med ökade bankningsvinklar, maximal distans från en användbar flygplats för tvåmotoriga flygplan utan ETOPS-godkännande).

Easa-blankett 139 utgåva 5

Tillägg III

Förteckning över särskilda godkännanden

Icke-kommersiella verksamheter

Specialiserad flygverksamhet

(med förbehåll för de villkor som anges i godkännandet och som ingår i drifthandboken eller flyghandboken)

Utfärdande myndighet ([1])		
Förteckning över särskilda godkännanden # ([2]): Operatörens namn Datum ([3]): Underskrift:		
Luftfartygsmodell och registreringsbeteckningar ([4]):		
Typer av specialiserad verksamhet (SPO), i tillämpliga fall: ☐ ([5]) …		
Särskilda godkännanden ([6]):	Specifikation ([7])	Anmärkningar
…		
…		

…		
…		

(1) Ange namn och kontaktuppgifter.
(2) Ange relevant nummer.
(3) Datum för utfärdande av de särskilda godkännandena (dd-mm-åååå) och underskrift av den behöriga myndighetens representant.
(4) Ange beteckning enligt CAST (Commercial Aviation Safety Team)/Icao 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). CAST:s/Icaos taxonomi finns på: http://www.intlaviationstandards.org/
Registreringsbeteckningarna ska finnas upptagna antingen i förteckningen över särskilda godkännanden eller i drifthandboken. I det senare fallet ska det i förteckningen över särskilda godkännanden hänvisas till motsvarande sida i drifthandboken.
(5) Ange typ av verksamhet, t.ex. jordbruk, bygg- eller anläggningsarbete, fotografering, lantmäteri, övervakning och patrullering, reklamflygning och kontrollflygning efter underhåll.
(6) Ange i denna kolumn godkända verksamheter, t.ex. farligt gods, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.
(7) Ange i denna kolumn de mest tillåtande kriterierna för varje godkännande, t.ex. beslutshöjd och lägsta bansynvidd (RVR) för CAT II.

EASA-BLANKETT 140 utgåva 2

Tillägg IV

AUKTORISATION FÖR KOMMERSIELL SPECIALISERAD FLYGVERKSAMHET AV HÖGRISKKARAKTÄR	
Utfärdande myndighet: (1) Auktorisationsnummer: (2)	
Operatörens namn: (3) Operatörens adress: (4) Tfn.: (5) Fax E-post:	
Luftfartygsmodell och registreringsbeteckningar: (6)	
Auktoriserad specialiserad flygverksamhet: (7)	
Område eller utelandningsplats som beviljats auktorisation: (8)	
Särskilda begränsningar: (9)	
Härmed bekräftas att _____ är behörig att utföra kommersiell(a), specialiserad(e) verksamhet(er) av högriskkaraktär i enlighet med denna auktorisation, operatörens operativa standardförfaranden, bilaga V till förordning (EU) 2018/1139 och dess delegerade akter och genomförandeakter.	
Datum för utfärdande (10):	Namn och underskrift (11): Titel:

(1) Den behöriga myndighetens namn och kontaktuppgifter.
(2) Här anges tillhörande auktorisationsnummer.
(3) Ange operatörens registrerade namn och firmanamn (om detta avviker från det registrerade namnet). Ange 'VUB' före firmanamnet (det står för 'verksam under beteckningen'.)
(4) Adress till operatörens huvudsakliga verksamhetsort.
(5) Telefon- och faxnummer till operatörens huvudsakliga verksamhetsort, inklusive landsnummer. Ange e-postadress om sådan finns att tillgå.

(6) Ange beteckning enligt CAST (Commercial Aviation Safety Team)/Icao 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). CAST:s/Icaos taxonomi finns på: http://www.intlaviationstandards.org. Registreringsbeteckningarna ska antingen finnas upptagna i förteckningen över särskilda godkännanden eller i drifthandboken. I det senare fallet ska det i förteckningen över särskilda godkännanden hänvisas till motsvarande sida i drifthandboken.
(7) Ange typ av verksamhet, t.ex. jordbruk, bygg- eller anläggningsarbete, fotografering, lantmäteri, övervakning och patrullering, reklamflygning och kontrollflygning efter underhåll.
(8) Här anges geografiska områden eller utelandningsplatser för tillåten verksamhet (efter 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) Utfärdandedatum för auktorisationen (dd-mm-åååå).
(11) Titel, namn och underskrift för representanten för den behöriga myndigheten. En officiell stämpel får anbringas på auktorisationen.

EASA-BLANKETT 151 utgåva 2”

n) Tilläggen V och VI ska utgå.

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

a) I punkt ORO.GEN.110 ska punkt h ersättas med följande:

”h) Operatören ska upprätta en checklista för varje luftfartygstyp vilken ska användas av besättningsmedlemmar under alla faser av flygningen under normala och onormala förhållanden samt i nödsituationer, för att säkerställa att driftrutinerna i drifthandboken följs. Checklistorna ska utformas och användas med hänsyn till mänskliga faktorer och beakta den senaste relevanta dokumentationen från innehavaren av konstruktionsgodkännandet.”.

b) I punkt ORO.GEN.135 ska punkt a ersättas med följande:

”a) Drifttillståndet ska fortsatt vara giltigt förutsatt att samtliga följande villkor är uppfyllda:

1) Operatören fortsätter att uppfylla de relevanta kraven i förordning (EU) 2018/1139 och dess delegerade akter och genomförandeakter, med beaktande av bestämmelserna som avser hantering av brister enligt vad som anges i punkt ORO.GEN.150 i denna bilaga.

2) Den behöriga myndigheten beviljas tillträde till operatören enligt definitionen i punkt ORO.GEN.140 i denna bilaga för att fastställa fortsatt överensstämmelse med de relevanta kraven i förordning (EU) 2018/1139 och dess delegerade akter och genomförandeakter.

3) Tillståndet har inte återlämnats eller återkallats.”.

c) I punkt ORO.GEN.140 ska punkt a ersättas med följande:

”a) För att fastställa överensstämmelse med de relevanta kraven i förordning (EU) 2018/1139 och dess delegerade akter och genomförandeakter ska operatören när som helst bevilja tillträde till anläggningar, luftfartyg, dokument, register, data, förfaranden eller annat material som är relevant för dess verksamhet som omfattas av certifiering eller auktorisation för specialiserad flygverksamhet eller deklarationen, oavsett om de har lagts ut på entreprenad eller ej, till varje person som har auktoriserats av en av följande myndigheter:

1) Den behöriga myndigheten enligt punkt ORO.GEN.105 i bilaga III till denna förordning.

2) Myndigheten som agerar enligt bestämmelserna i punkterna ARO.GEN.300 d, ARO.GEN.300 e eller kapitel RAMP i bilaga II till denna förordning.”.

d) Punkt ORO.GEN.160 ska ändras på följande sätt:

i) Led a ska ersättas med följande:

”a) Operatören ska rapportera alla olyckor, allvarliga tillbud och händelser såsom de definieras i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och förordning (EU) nr 376/2014 (*) till den behöriga myndigheten samt till varje annan organisation som måste informeras enligt operatörens stat.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 av den 20 oktober 2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG (EUT L 295, 12.11.2010, s. 35).”.

ii) Punkt c ska ersättas med följande:

”c) Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EU) nr 996/2010 och förordning (EU) nr 376/2014 ska de rapporter som avses under punkterna a och b upprättas i den form och på det sätt som fastställts av den behöriga myndigheten och innehålla alla uppgifter om förhållandena som är kända för operatören.”.

e) I punkt ORO.GEN.205 ska punkt a ersättas med följande:

”a) När operatören ingår avtal om eller köper tjänster eller produkter som en del sin verksamhet ska denne säkerställa följande:

1) Att de kontrakterade eller inköpta tjänsterna eller produkterna uppfyller tillämpliga krav.

2) Att alla flygsäkerhetsrisker som är förknippade med kontrakterade eller inköpta tjänster eller produkter beaktas i operatörens ledningssystem.”.

f) I kapitel GEN ska följande avsnitt läggas till som avsnitt 3:

”***Avsnitt 3***

Ytterligare organisatoriska krav

ORO.GEN.310 Användning av luftfartyg som är förtecknade på ett drifttillstånd för icke-kommersiell och specialiserad flygverksamhet

a) Luftfartyg som är förtecknade i operatörens drifttillstånd får kvarstå i drifttillståndet om de används i någon av följande situationer:

1) Av innehavaren av drifttillståndet själv, för specialiserad flygverksamhet i enlighet med bilaga VIII (Del-SPO).

2) Av andra aktörer, för icke-kommersiell verksamhet med motordrivna luftfartyg eller för specialiserad flygverksamhet som genomförs i enlighet med bilaga VI (Del-NCC), bilaga VII (Del-NCO) eller bilaga VIII (Del-SPO), förutsatt att luftfartyget används under en oavbruten period som inte överstiger 30 dagar.

b) När luftfartyget används i enlighet med led a 2 ska innehavaren av drifttillstånd som tillhandahåller luftfartyget och operatören som använder luftfartyget inrätta ett förfarande

1) som tydligt anger vilken operatör som ansvarar för den operativa kontrollen av varje flygning och beskriver hur den operativa kontrollen överförs mellan dem,

2) som beskriver förfarandet för överlämning av luftfartyget när det återlämnas till innehavaren av drifttillståndet.

Detta förfarande ska ingå i varje operatörs drifthandbok eller i ett avtal mellan innehavaren av drifttillståndet och den operatör som använder luftfartyget i enlighet med punkt a 2. Innehavaren av drifttillståndet ska upprätta en mall för sådana avtal. Punkt ORO.GEN.220 ska vara tillämplig vid registrering av dessa avtal.

Innehavaren av drifttillståndet och den operatör som använder luftfartyget i enlighet med påunkt a 2 ska säkerställa att berörd personal underrättas om förfarandet.

c) Innehavaren av drifttillståndet ska till den behöriga myndigheten anmäla det förfarande som avses i punkt b för förhandsgodkännande.

Innehavaren av drifttillståndet ska komma överens med den behöriga myndigheten om hur och hur ofta innehavaren ska tillhandahålla information om överföringar av operativ kontroll i enlighet med punkt ORO.GEN.130 c.

d) Den fortsatta luftvärdigheten för luftfartyg som används i enlighet med led a ska förvaltas av den organisation som ansvarar för den fortsatta luftvärdigheten för de luftfartyg som ingår i drifttillståndet, i enlighet med förordning (EU) nr 1321/2014.

e) Den innehavare av drifttillstånd som tillhandahåller luftfartyg i enlighet med punkt a ska

1) i sin drifthandbok ange de tillhandahållna luftfartygens registreringsbeteckningar och vilka typer av flygningar som görs med dessa luftfartyg,

2) alltid hålla sig informerad om och föra register över alla operatörer som har den operativa kontrollen över luftfartyget vid varje given tidpunkt till dess att luftfartyget lämnas tillbaka till innehavaren av drifttillståndet,

3) se till att dess åtgärder för att identifiera faror och bedöma och reducera risker omfattar all verksamhet som bedrivs med dessa luftfartyg.

f) Vid verksamhet enligt bilaga VI (Del-NCC) och bilaga VIII (Del-SPO) ska operatören som använder luftfartyget i enlighet med punkt a säkerställa följande:

1) Att varje flygning som genomförs under dess operativa kontroll registreras i luftfartygets tekniska journalsystem.

2) Att inga förändringar av luftfartygets system eller konfiguration görs.

3) Att varje defekt eller tekniskt fel som uppstår när luftfartyget står under dess operativa kontroll rapporteras till drifttillståndsinnehavarens CAMO.

4) Att innehavaren av drifttillståndet får en kopia av varje händelserapport avseende flygningar med luftfartyget, upprättad i enlighet med förordning (EU) nr 376/2014 och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1018 (*).

(*) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1018 av den 29 juni 2015 om fastställande av en förteckning som klassificerar händelser inom civil luftfart som obligatoriskt måste rapporteras enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 (EUT L 163, 30.6.2015, s. 1).".

g) Punkt ORO.AOC.110 c ska ersättas med följande:

"Inhyrning med besättning (wet lease-in)

c) Vid ansökan om godkännande av inhyrning av en tredjelandsoperatörs luftfartyg med besättning ska sökanden för den behöriga myndigheten styrka allt av det följande:

1) Att tredjelandsoperatören innehar ett giltigt drifttillstånd utfärdat i enlighet med bilaga 6 till konventionen angående internationell civil luftfart.

2) Att tredjelandsoperatörens säkerhetsnormer avseende fortsatt luftvärdighet och flygdrift motsvarar de tillämpliga krav som fastställts genom förordning (EU) nr 1321/2014 och denna förordning.

3) Att luftfartyget har ett normalt luftvärdighetsbevis utfärdat i enlighet med bilaga 8 till konventionen angående internationell civil luftfart.".

h) Punkt ORO.AOC.125 ska ersättas med följande:

"**ORO.AOC.125 Icke-kommersiell verksamhet som en innehavare av drifttillstånd bedriver med luftfartyg som finns förtecknade i dennes driftstillstånd**

a) Innehavaren av drifttillstånd får bedriva icke-kommersiell verksamhet i enlighet med bilaga VI (Del-NCC) eller bilaga VII (Del-NCO) med luftfartyg som förtecknas i driftsspecifikationerna till dess drifttillstånd, eller i drifthandboken, förutsatt att innehavaren av drifttillståndet i detalj beskriver denna verksamhet i drifthandboken, inklusive följande:

1) Angivande av tillämpliga krav.

2) En beskrivning av eventuella skillnader mellan de operativa förfaranden som används vid kommersiell lufttransport respektive vid icke-kommersiell verksamhet.

3) Metoder för att säkerställa att all personal som är involverad i verksamheten är väl insatt i tillhörande förfaranden.

b) En innehavare av drifttillstånd ska uppfylla kraven i

1) bilaga VIII (Del-SPO) vid genomförandet av kontrollflygningar efter underhåll med komplexa motordrivna luftfartyg,

2) bilaga VII (Del-NCO) vid genomförandet av kontrollflygningar efter underhåll med andra luftfartyg än komplexa motordrivna luftfartyg.

c) En innehavare av ett drifttillstånd som bedriver verksamhet som avses i punkterna a och b behöver inte lämna en deklaration i enlighet med denna bilaga.

d) En innehavare av ett drifttillstånd ska ange typen av flygning, enligt förteckningen i dess drifthandbok, i flygdokumentation (driftfärdplan, lastbesked och annan likvärdig dokumentation).".

i) I punkt ORO.AOC.135 ska punkt a ersättas med följande:

"a) I enlighet med punkt ORO.GEN.210 b ska operatören utse personer som ansvarar för ledning och övervakning av följande områden:

1) Flygverksamhet.

2) Utbildning av besättningsmedlemmar.

3) Markbunden verksamhet.

4) Fortsatt luftvärdighet eller avtalet om fortsatt luftvärdighet i enlighet med förordning (EU) nr 1321/2014, allt efter omständigheterna.".

j) Punkt ORO.SPO.100 c ska ersättas med följande:

"c) En kommersiell specialiserad operatör ska inhämta förhandsgodkännande av den behöriga myndigheten och uppfylla följande villkor:

1) I fråga om inhyrning med besättning av ett luftfartyg från en tredjelandsoperatör,

i) att tredjelandsoperatörens säkerhetsnormer avseende fortsatt luftvärdighet och flygdrift motsvarar de tillämpliga krav som fastställts genom förordning (EU) nr 1321/2014 (*) och denna förordning,

ii) att ett luftfartyg tillhörande en operatör i tredje land har ett normalt luftvärdighetsbevis utfärdat i enlighet med bilaga 8 till konventionen angående internationell civil luftfart,

iii) att varaktigheten för inhyrningen med besättning inte överstiger sju månader under någon sammanhängande tolvmånadersperiod.

2) I fråga om inhyrning utan besättning av ett luftfartyg som är registrerat i ett tredjeland

i) att det finns ett operativt behov som inte kan tillgodoses genom leasing av ett luftfartyg som är registrerat i unionen,

ii) att varaktigheten för inhyrningen utan besättning inte överstiger sju månader under någon sammanhängande tolvmånadersperiod,

iii) att tredjelandsluftfartygets säkerhetsnormer avseende fortsatt luftvärdighet motsvarar de tillämpliga krav som fastställts genom förordning (EU) nr 1321/2014,

iv) att luftfartyget är utrustat i enlighet med bilaga VIII (Del-SPO).

(*) Kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014 av den 26 november 2014 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och anordningar och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (EUT L 362, 17.12.2014, s. 1).".

k) Punkt ORO.CC.100 ska ersättas med följande:

"**ORO.CC.100 Kabinbesättningens antal och sammansättning**

a) För drift av luftfartyg med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av fler än 19 passagerare ska minst en kabinbesättningsmedlem avdelas när en eller flera passagerare medförs.

b) För att villkoren i punkt a ska vara uppfyllda ska det minsta antalet kabinbesättningsmedlemmar vara det högsta värdet av följande alternativ:

1) Det antal kabinbesättningsmedlemmar som fastställts i samband med certifieringen av luftfartyget i enlighet med de tillämpliga certifieringsspecifikationerna för den kabinkonfiguration som operatören använder för luftfartyget.

2) Om det antal som avses i punkt 1 inte har fastställts: det antal kabinbesättningsmedlemmar som fastställts i samband med certifieringen av luftfartyget för den maximala certifierade kabinkonfigurationen minus 1 för varje hel multipel av 50 passagerarsäten som den kabinkonfiguration som operatören använder för luftfartyget är mindre än den maximala certifierade passagerarkapaciteten.

3) En kabinbesättningsmedlem för varje 50-tal, eller del av 50-tal, passagerarsäten som är installerade på samma däck på det luftfartyg som ska brukas.

c) När det gäller verksamhet med fler än en kabinbesättningsmedlem ska operatören utse en kabinbesättningsmedlem som ansvarig inför befälhavaren.

d) Genom undantag från punkt a får icke-kommersiell verksamhet med luftfartyg med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av fler än den 19 utföras utan en tjänstgörande kabinbesättningsmedlem, förutsatt att den behöriga myndigheten godkänt detta på förhand. För att erhålla godkännandet ska operatören säkerställa att samtliga följande villkor är uppfyllda:

1) Det finns högst 19 passagerare ombord.

2) Operatören har utarbetat förfaranden för den verksamheten.”.

l) Punkt ORO.CC.205 ska ersättas med följande:

”**ORO.CC.205 Minskning av antalet kabinbesättningsmedlemmar i samband med markbunden verksamhet och under oförutsedda omständigheter**

a) När passagerare befinner sig ombord på ett luftfartyg ska det minsta antal kabinbesättningsmedlemmar som krävs enligt punkt ORO.CC.100 vara närvarande i luftfartyget och vara beredda att agera.

b) Genom undantag från punkt a får det minsta antalet kabinbesättningsmedlemmar minskas i något av följande fall:

1) Under normal markbunden verksamhet som inte involverar tankning/avtankning när luftfartyget är vid sin uppställningsplats.

2) Under oförutsedda förhållanden om antalet passagerare som medförs på flygningen har minskats. I så fall ska en rapport lämnas till den behöriga myndigheten efter avslutad flygning.

3) I syfte att tillhandahålla vila under flygningens marschhöjdsfas, antingen i enlighet med punkt ORO.FTL.205 e eller som en åtgärd för att förhindra utmattning, införd av operatören.

c) Vid tillämpning av punkterna b.1 och b.2 ska operatörens förfaranden enligt drifthandboken säkerställa följande:

1) Att en likvärdig säkerhetsnivå uppnås med det minskade antalet kabinbesättningsmedlemmar, särskilt med avseende på evakuering av passagerare.

2) Att en överordnad kabinchef är närvarande i enlighet med punkt ORO.CC.200, trots det minskade antalet kabinbesättningsmedlemmar.

3) Att det krävs minst en kabinbesättningsmedlem för varje 50-tal, eller del av 50-tal, passagerare som är på samma däck på luftfartyget.

4) Vid normal markbunden verksamhet med luftfartyg som kräver mer än en kabinbesättningsmedlem ska det antal som fastställs i enlighet med punkt 3 ökas med en kabinbesättningsmedlem per par av nödutgångar i golvhöjd.

d) Vid tillämpning av led b 3 ska operatören

1) göra en riskbedömning för att fastställa antalet kabinbesättningsmedlemmar som ska vara närvarande och redo att agera vid alla tidpunkter under flygning på marschhöjd,

2) fastställa åtgärder för att mildra effekterna av att färre kabinbesättningsmedlemmar finns närvarande och är redo att agera under flygning på marschhöjd,

3) i drifthandboken fastställa särskilda förfaranden, inbegripet för vila under flygning för kabinchefen, som vid alla tidpunkter säkerställer lämplig passagerarhantering och effektiv hantering av eventuella onormala situationer eller nödsituationer,

4) i enlighet med punkt ORO.FTL.125 ange i flygarbetstidsschemat på vilka villkor vila under flygning får beviljas kabinbesättningsmedlemmar.".

m) 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]):

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

I tillämpliga fall, uppgifter om de godkännanden som innehas (bifoga i förekommande fall en förteckning över särskilda godkännanden i deklarationen, inklusive särskilda godkännanden som utfärdats av ett tredjeland).

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

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

Förklaringar

☐ Operatören uppfyller, och kommer att fortsätta 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, överensstämmer med kraven i bilaga III (Del-ORO), bilaga V (Del-SpA), bilaga VI (Del-NCC) eller bilaga VIII (Del-SPO) till förordning (EU) nr 965/2012 och alla flygningar kommer att genomföras i enlighet med bestämmelserna i drifthandboken, enligt punkt ORO.GEN.110 b i bilaga III till den förordningen.

☐ Alla luftfartyg i drift omfattas av ett giltigt luftvärdighetsbevis i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 eller uppfyller de särskilda luftvärdighetskrav som gäller för luftfartyg som är registrerade i ett tredjeland och omfattas av ett leasingavtal.
☐ Alla flygbesättningsmedlemmar innehar 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 bilaga III till förordning (EU) nr 965/2012, och kabinbesättningsmedlemmar deltar i förekommande fall i utbildning i enlighet med kapitel CC i bilaga III till förordning (EU) nr 965/2012.
☐ (I tillämpliga fall) Operatören har genomfört och påvisat överensstämmelse med en erkänd industristandard. Hänvisning till standarden: Certifieringsorgan: Datum för senaste överensstämmelsekontroll:
☐ Operatören kommer att 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 förordning (EU) nr 965/2012 enligt deklarationen till den behöriga myndigheten genom denna deklaration och om eventuella ändringar av de uppgifter och förteckningar över AltMoC som ingår i och bifogas denna deklaration som bilaga, enligt kraven i punkt ORO.GEN.120 c i bilaga III till förordning (EU) nr 965/2012.
☐ Operatören bekräftar 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 informationen i utrymmet i deklarationen, ska informationen förtecknas i en separat bilaga. Bilagan ska dateras och undertecknas. (2) Om luftfartyget också är registrerat hos en innehavare av drifttillstånd, ange drifttillståndsnummer för innehavaren av drifttillståndet. (3) Med 'typ(er) av drift' avses de typer av flygverksamhet som luftfartyget används för, t.ex. icke-kommersiell flygverksamhet eller specialiserad flygverksamhet såsom flygfotoflyg, flygreklamflygningar, nyhetsmedieflygningar, televisions- och filmflygningar, fallskärmshoppning, skydiving och kontrollflygning efter underhåll. (4) Information om den organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet inbegriper organisationens namn och adress samt godkännandereferens.".

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

a) Punkt CAT.GEN.MPA.105 ska ändras på följande sätt:

i) Punkt a ska ändras på följande sätt:

— Punkterna 12 och 13 ska ersättas med följande:

"12. säkerställa att tillsyn före flygning har utförts i enlighet med kraven i bilaga I (Del-M) till förordning (EU) nr 1321/2014,

13. förvissa sig om att relevant nödutrustning förblir lätt tillgänglig för omedelbar användning,".

— Följande punkt ska läggas till som punkt 14:

"14. vid avslutandet av flygningen registrera användningsdata och alla kända eller misstänkta brister i luftfartyget i luftfartygets tekniska journal eller färdjournal för att säkerställa fortsatt flygsäkerhet.".

ii) Följande punkt ska läggas till som punkt e:

"e) Befälhavaren ska så snart som möjligt rapportera alla farliga väder- eller flygförhållanden som påträffas och som sannolikt kommer att påverka andra luftfartygs säkerhet till lämplig flygtrafikledningstjänst (ATS)."

b) Punkt CAT.GEN.MPA.150 ska ersättas med följande:

"**CAT.GEN.MPA.150 Nödlandning på vatten – flygplan**

Operatören får endast bruka ett flygplan, vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av 30 eller fler passagerare, för flygning över hav på större avstånd från landområde lämpligt för nödlandning än vad som motsvaras av 120 minuters flygning i marschfart eller 400 NM, varvid det minsta av dessa två avstånd ska gälla, såvida inte flygplanet uppfyller kraven för nödlandning på vatten enligt tillämpliga certifieringsspecifikationer.".

c) Punkt 10 i punkt CAT.GEN.MPA.180 a ska ersättas med följande:

"10) Luftfartygets tekniska journal i enlighet med bilaga I (Del-M) till förordning (EU) nr 1321/2014.".

d) Punkt CAT.GEN.MPA.210 ska ersättas med följande:

"**CAT.GEN.MPA.210 Lokalisering av ett luftfartyg i nödläge – Flygplan**

Följande flygplan ska vara utrustade med robusta och automatiska anordningar som gör det möjligt att noggrant fastställa, efter en olycka varigenom flygplanet skadats allvarligt, positionen för flygningens slutpunkt:

1) Alla flygplan med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) som överstiger 27 000 kg, med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av fler än 19 passagerare, och vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) är utfärdat den 1 januari 2023 eller senare.

2) Alla flygplan med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) som överstiger 45 500 kg och vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) är utfärdat den 1 januari 2023 eller senare.".

e) I punkt CAT.OP.MPA.170 ska punkt b ersättas med följande:

"b) är försedda med en säkerhetsbroschyr där hanteringen av den säkerhets- och nödutrustning och de nödutgångar som kan komma att användas av passagerarna visas i bilder.".

f) Punkt CAT.OP.MPA.320 ska ersättas med följande:

"**CAT.OP.MPA.320 Flygplanskategorier**

a) Luftfartygskategorierna baseras på den indikerade farten vid tröskeln (V_{AT}), vilken motsvarar stallfarten (V_{SO}) multiplicerad med 1,3 eller 1 g stallfart (V_{S1g}) multiplicerad med 1,23 i landningskonfiguration vid maximal certifierad landningsmassa. Om både V_{SO} och V_{S1g} är tillgängliga, ska det värde användas som ger det högsta V_{AT}-värdet.

b) De flygplanskategorier som anges i nedanstående tabell ska användas.

Tabell 1: Flygplanskategorier och motsvarande V_{AT}-värden

Flygplans-kategori	V_{AT}
A	Lägre än 91 kt
B	Från 91 till 120 kt
C	Från 121 till 140 kt
D	Från 141 till 165 kt
E	Från 166 till 210 kt

c) Den tillämpliga landningskonfigurationen ska anges i drifthandboken.

d) Operatören får tillämpa en lägre landningsmassa för att bestämma V_{AT}, om detta godkänns av den behöriga myndigheten. En sådan lägre landningsmassa ska alltid gälla och således vara oberoende av varierande förhållanden i den dagliga verksamheten.".

g) I punkt CAT.IDE.A.100 ska punkt b ersättas med följande:

”b) Instrument och utrustning som inte krävs enligt denna bilaga (Del-CAT) samt all annan utrustning som inte krävs enligt denna förordning men som medförs på en flygning ska uppfylla följande krav:

1) Den information som erhålls genom dessa instrument, denna utrustning eller dessa tillbehör får inte användas av flygbesättningen för att uppfylla kraven i bilaga II till förordning (EU) 2018/1139 eller punkterna CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 och CAT.IDE.A.345 i denna bilaga.

2) Instrumenten och utrustningen får inte påverka flygplanets luftvärdighet, inte ens vid fel eller störningar.”.

h) I punkt CAT.IDE.A.105 ska punkt b ersättas med följande:

”b) Operatören är godkänd av den behöriga myndigheten för att bruka flygplanet inom ramen för den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL) i enlighet med punkt ORO.MLR.105 j i bilaga III.”.

i) Punkt CAT.IDE.A.125 ska ändras på följande sätt:

i) I led a 1 ska punkt iii ersättas med följande:

”iii) Barometrisk höjd.”.

ii) I punkt b ska punkt 1 ersättas med följande:

”1) Barometrisk höjd.”.

j) Punkt CAT.IDE.A.130 ska ändras på följande sätt:

i) Punkt b ska ersättas med följande:

”b) Två anordningar för att mäta och indikera barometrisk höjd.”

ii) I punkt h ska punkt 1 ersättas med följande:

”1) Barometrisk höjd.”.

k) Punkt CAT.IDE.A.205 ska ändras på följande sätt:

i) I punkt a ska punkt 3 ersättas med följande:

”3) Ett säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen på varje passagerarsäte och fasthållande bälten för varje bädd när det gäller flygplan med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) som understiger 5 700 kg och en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av högst nio passagerare, och vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades den 8 april 2015 eller senare.”.

ii) I punkt b ska punkt 3 ersättas med följande:

”3) på flygbesättningsmedlemmarnas säten och på varje säte bredvid ett pilotsäte, något av följande:

i) två axelremmar och ett säkerhetsbälte som kan användas fristående,

ii) en diagonal axelrem och ett säkerhetsbälte som kan användas fristående för följande flygplan:

A) Flygplan med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) på 5 700 kg och en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av högst nio passagerare vilka uppfyller de villkor för dynamiska förhållanden vid nödlandning som anges i den tillämpliga certifieringsspecifikationen.

B) Flygplan med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) på 5 700 kg och en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av högst nio passagerare vilka inte uppfyller de villkor för dynamiska förhållanden vid nödlandning som anges i den tillämpliga certifieringsspecifikationen och vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades före den 28 oktober 2014.

C) Flygplan som certifierats i enlighet med CS-VLA eller motsvarande och CS-LSA eller motsvarande.”.

l) I punkt CAT.IDE.A.245 ska punkt d ersättas med följande:

”d) Flygplan ska vara försedda med ytterligare ett åtkomligt portabelt andningsskydd som är installerat nära de handbrandsläckare som krävs enligt punkterna CAT.IDE.A.250 b och c eller nära ingången till lastutrymme om handbrandsläckaren är installerad i ett lastutrymme.”.

m) I CAT.IDE.A.275 ska punkterna c och d ersättas med följande:

”c) För flygplan som har en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av högst 19 passagerare och är typcertifierade på basis av byråns certifieringsspecifikation ska det system för nödbelysning som avses i punkt a inbegripa den utrustning som avses i punkterna 1–3 i punkt b.

d) För flygplan som har en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av högst 19 passagerare och som inte är certifierade på basis av byråns certifieringsspecifikation ska det system för nödbelysning som avses i punkt a inbegripa den utrustning som avses i punkt b.1.”.

n) Punkt CAT.IDE.A.285 c ska ersättas med följande:

”c) Sjöflygplan som används över vatten ska vara utrustade med följande:

(1) Ett drivankare och annan utrustning som behövs för att underlätta förtöjning, förankring eller manövrering av sjöflygplanet på vatten och som lämpar sig för helikopterns storlek, massa och flygegenskaper.

(2) Utrustning för att i tillämpliga fall avge de ljudsignaler som föreskrivs i de internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss.”.

o) Punkt CAT.IDE.A.345 c ska ersättas med följande:

”c) Trots vad som sägs i punkt b ska flygplan som brukas vid korta flygningar i NAT HLA-luftrummet (North Atlantic high-level) och som inte passerar över Nordatlanten vara utrustade med minst ett system för långdistanskommunikation om alternativa kommunikationsförfaranden publicerats för det berörda luftrummet.”.

p) Punkt CAT.IDE.H.100 ska ändras på följande sätt:

i) Punkt a ska ersättas med följande:

”a) Instrument och utrustning som krävs enligt detta kapitel ska godkännas i enlighet med gällande luftvärdighetskrav, med undantag för följande:

1) Handlampor.

2) Precisionsur.

3) Karthållare.

4) Första hjälpen-låda.

5. Megafoner.

6) Överlevnads- och signalutrustning.

7) Drivankare och utrustning för förtöjning.

8. Fasthållningsanordningar för barn.”.

ii) Punkt b ska ersättas med följande:

”b) Instrument och utrustning som inte krävs enligt denna bilaga (Del-CAT) samt all annan utrustning som inte krävs enligt denna förordning men som medförs på en flygning ska uppfylla följande krav:

1) Den information som erhålls genom dessa instrument, denna utrustning eller dessa tillbehör får inte användas av flygbesättningen för att uppfylla kraven i bilaga II till förordning (EU) 2018/1139 eller punkterna CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 och CAT.IDE.H.345 i denna bilaga.

2) Instrumenten och utrustningen får inte påverka helikopterns luftvärdighet, inte ens vid fel eller störningar.”.

q) I punkt CAT.IDE.H.105 ska punkt b ersättas med följande:

”b) Operatören är godkänd av den behöriga myndigheten för att bruka helikoptern inom ramen för den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL) i enlighet med punkt ORO.MLR.105 j i bilaga III.”.

r) Punkt CAT.IDE.H.125 ska ändras på följande sätt:

i) I punkt a 1 ska punkt iii ersättas med följande:

”iii) Barometrisk höjd.”.

ii) I punkt b ska punkt 1 ersättas med följande:

”1) Barometrisk höjd.”.

s) Punkt CAT.IDE.H.130 ska ändras på följande sätt:

i) Punkt b ska ersättas med följande:

”b) Två anordningar för att mäta och indikera barometrisk höjd. I enpilotsverksamhet enligt VFR under mörker får en tryckhöjdmätare ersättas med en radiohöjdmätare.”.

ii) I punkt h ska punkt 1 ersättas med följande:

”1) Barometrisk höjd.”.

t) I punkt CAT.IDE.H.315 ska punkt a ersättas med följande:

”a) ett drivankare och annan utrustning som behövs för att underlätta förtöjning, förankring eller manövrering av helikoptern på vatten och som lämpar sig för helikopterns storlek, massa och flygegenskaper, och”.

u) Punkt CAT.IDE.H.320 ska ersättas med följande:

”**CAT.IDE.H.320 Alla helikoptrar vid flygning över vatten – nödlandning på vatten**

a) Helikoptrar ska vara konstruerade för landning på vatten eller certifierade för nödlandning på vatten i enlighet med relevant certifieringsspecifikation när de brukas i prestandaklass 1 eller 2 för flygning över vatten i en ogynnsam miljö på ett avstånd från land som motsvarar mer än 10 minuters flygtid med normal marschfart.

b) Helikoptrar ska vara konstruerade för landning på vatten eller certifierade för nödlandning på vatten i enlighet med relevant certifieringsspecifikation eller utrustade med nödflottörer när de brukas i

1) prestandaklass 1 eller 2 för flygning över vatten i en icke ogynnsam miljö på ett avstånd från land som motsvarar mer än 10 minuters flygtid med normal marschfart,

2) prestandaklass 2 vid start eller landning över vatten, med undantag för ambulansflygning (HEMS), när landningen eller starten vid en utelandningsplats för HEMS belägen i en tättbebyggd miljö utförs över vatten i syfte att minimera exponeringstiden,

3) prestandaklass 3 vid flygning över vatten utanför ett säkert nödlandningsavstånd från land.”.

(5) Bilaga V (Del-SpA) ska ändras på följande sätt:

a) Punkt SpA.GEN.100 ska ersättas med följande:

”**SpA.GEN.100 Behörig myndighet**

a) Behörig myndighet för att utfärda ett särskilt godkännande ska vara

1) för en kommersiell operatör: myndigheten i den medlemsstat där operatören har sin huvudsakliga verksamhetsort,

2) för en icke-kommersiell operatör: myndigheten i den stat där operatören har sin huvudsakliga verksamhetsort, är etablerad eller är bosatt.

b) Utan hinder av led a.2 ska tillämpliga krav enligt denna bilaga för godkännande av följande verksamheter inte gälla för en icke-kommersiell operatör som använder luftfartyg som är registrerade i ett tredjeland om dessa godkännanden har utfärdats av en registreringsstat som är ett tredjeland:

1) Prestandabaserad navigation (PBN).

2) Specifikationer för minimal navigeringsnoggrannhet (MNPS).

3) Luftrum med reducerade vertikala separationsminima (RVSM).

4) Verksamhet vid låga siktvärden (LVO).".

b) I punkt SpA.DG.110 ska led e ersättas med följande:

"e) säkerställa att en kopia av informationen till befälhavaren finns sparad på marken och att denna kopia, eller den information som den innehåller, är lätt åtkomlig för den ansvarige för flygningen, flygklareraren eller utsedd markpersonal som ansvarar för sin del av flygningen, fram till dess att den flygning som informationen avser är slutförd,"

c) I punkt SpA.NVIS.110 ska punkt b ersättas med följande:

"b) *Radiohöjdmätare*. Helikoptern ska vara utrustad med en radiohöjdmätare med röstvarning som aktiveras under en förinställd höjd samt en audiovisuell varning som aktiveras på en höjd som kan väljas av piloten, som är direkt identifierbar under alla faser av NVIS-flygningen.".

d) Punkt SpA.HHO.110 ska ersättas med följande:

"**SpA.HHO.110 Utrustningskrav för HHO-verksamhet**

a) Installation av all utrustning för vinschning med helikopter, utöver ett enkelt PCDS, inklusive all radioutrustning för att uppfylla kraven i punkt SpA.HHO.115, samt varje efterföljande modifiering, ska ha ett luftvärdighetsgodkännande som är lämpligt för den avsedda verksamheten. Extrautrustning ska utformas och testas efter den standard som är godtagbar för den behöriga myndigheten.

b) Underhållsinstruktioner för HHO-utrustning och HHO-ystem ska fastställas av operatören i nära samarbete med tillverkaren och operatörens underhållsprogram för helikoptrar i enlighet med vad som föreskrivs i förordning (EG) nr 1321/2014.".

(6) Bilaga VI (Del-NCC) ska ändras på följande sätt:

a) Punkt NCC.GEN.100 ska ersättas med följande:

"**NCC.GEN.100 Behörig myndighet**

Behörig myndighet ska vara den myndighet som utses av medlemsstaten där operatören har sin huvudsakliga verksamhet, är etablerad eller är bosatt.".

b) Följande punkt ska läggas till som punkt NCC.GEN.101:

"**NCC.GEN.101 Ytterligare krav på flygutbildningsorganisationer**

Godkända utbildningsorganisationer som är skyldiga att följa denna bilaga ska också uppfylla kraven i punkt ORO.GEN.310 i bilaga III, beroende på vad som är tillämpligt.".

c) Punkt NCC.IDE.A.100 c ska ersättas med följande:

"c) Instrument och utrustning eller tillbehör som inte krävs enligt denna bilaga samt all annan utrustning som inte krävs enligt denna förordning men som medförs på en flygning ska uppfylla följande krav:

1) Den information som erhålls genom dessa instrument, denna utrustning eller dessa tillbehör får inte användas av flygbesättningen för att uppfylla kraven i bilaga II till förordning (EU) 2018/1139 eller punkterna NCC.IDE.A.245 och NCC.IDE.A.250 i denna bilaga.

2) Instrumenten och utrustningen får inte påverka flygplanets luftvärdighet, inte ens vid fel eller störningar.".

d) I punkt NCC.IDE.A.105 ska punkt b ersättas med följande:

”b) Operatören är godkänd av den behöriga myndigheten att bruka flygplanet inom ramen för den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL) i enlighet med punkt ORO.MLR.105 j i bilaga III,” eller”.

e) Punkt NCC.IDE.A.120 ska ändras på följande sätt:

i) I punkt a ska punkt 3 ersättas med följande:

”3) Barometrisk höjd.”.

ii) I punkt c ska punkt 1 ersättas med följande:

”1) Barometrisk höjd.”.

f) Punkt NCC.IDE.A.125 ska ändras på följande sätt:

i) I punkt a ska punkt 3 ersättas med följande:

”3) Barometrisk höjd.”.

ii) I punkt c ska punkt 1 ersättas med följande:

”1) Barometrisk höjd.”.

iii) Punkt h ska ersättas med följande:

”h) en nödkraftförsörjning som är fristående från det primära strömgenereringssystemet för att driva och lysa upp ett system som visar attityd under minst 30 minuter. Nödkraftförsörjningen ska automatiskt träda i funktion efter ett fullständigt bortfall av det primära strömgenereringssystemet, och det ska tydligt visas på instrumentet att attitydindikatorn drivs av nödkraftförsörjningen.”.

g) I punkt NCC.IDE.A.180 ska punkt b ersättas med följande:

”b) Ett säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen ska ha följande:

1) En enpunktsmekanism för frigöring.

2) På minimikabinbesättningens säten: två axelremmar och ett säkerhetsbälte som kan användas fristående.

3) på flygbesättningsmedlemmarnas säten och på varje säte bredvid ett pilotsäte, något av följande:

i) Två axelremmar och ett säkerhetsbälte som kan användas fristående.

ii) En diagonal axelrem och ett säkerhetsbälte som kan användas fristående för följande flygplan:

A) Flygplan med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) på 5 700 kg och en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av högst nio passagerare vilka uppfyller de villkor för dynamiska förhållanden vid nödlandning som anges i den tillämpliga certifieringsspecifikationen.

B) Flygplan med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) på 5 700 kg och en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av högst nio passagerare vilka inte uppfyller de villkor för dynamiska förhållanden vid nödlandning som anges i den tillämpliga certifieringsspecifikationen och vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades före den 25 augusti 2016.”.

h) I punkt NCC.IDE.A.250 ska följande led läggas till som led e:

”e) Flygplan ska vara utrustade med övervakningsutrustning i enlighet med tillämpliga luftrumskrav.”.

i) Punkt NCC.IDE.H.100 c ska ersättas med följande:

”c) Instrument och utrustning eller tillbehör som inte krävs enligt denna bilaga samt all annan utrustning som inte krävs enligt denna förordning men som medförs på en flygning ska uppfylla följande krav:

1) Den information som erhålls genom dessa instrument, denna utrustning eller dessa tillbehör får inte användas av flygbesättningen för att uppfylla kraven i bilaga II till förordning (EU) 2018/1139 eller punkterna NCC.IDE.H.245 och NCC.IDE.H.250 i denna bilaga.

2) Instrumenten och utrustningen får inte påverka helikopterns luftvärdighet, inte ens vid fel eller störningar.”.

j) I punkt NCC.IDE.H.105 ska punkt b ersättas med följande:

”b) operatören har godkännande av den behöriga myndigheten att bruka helikoptern inom ramen för den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL) i enlighet med punkt ORO.MLR.105 j i bilaga III,” eller”.

k) Punkt NCC.IDE.H.120 ska ändras på följande sätt:

i) I punkt a ska punkt 3 ersättas med följande:

”3) Barometrisk höjd.”.

ii) I punkt c ska punkt 1 ersättas med följande:

”1) Barometrisk höjd.”.

l) Punkt NCC.IDE.H.125 ska ändras på följande sätt:

i) I punkt a ska punkt 3 ersättas med följande:

”3) Barometrisk höjd.”.

ii) I punkt c ska punkt 1 ersättas med följande:

”1) Barometrisk höjd.”.

m) Punkt NCC.IDE.H.235 ska ersättas med följande:

”**NCC.IDE.H.235 Alla helikoptrar vid flygning över vatten – nödlandning på vatten**

Helikoptrar ska vara konstruerade för landning på vatten eller certifierade för nödlandning på vatten i enlighet med relevanta säkerhetsspecifikationer eller utrustade med nödflottörer vid flygning över vatten i en ogynnsam miljö och på ett avstånd från land som motsvarar mer än tio minuters flygtid i normal marschhastighet.”.

n) I punkt NCC.IDE.H.250 ska följande punkt läggas till som punkt e:

”e) Helikoptrar ska vara utrustade med övervakningsutrustning i enlighet med tillämpliga luftrumskrav”.

(7) Bilaga VII (Del-NCO) ska ändras på följande sätt:

a) I punkt NCO.GEN.100 ska punkt b ersättas med följande:

”b) Om luftfartyget är registrerat i ett tredjeland, ska behörig myndighet vara den myndighet som utses av medlemsstaten där operatören har sin huvudsakliga verksamhet, är etablerad eller är bosatt.”.

b) Följande punkt ska läggas till som punkt NCO.GEN.104:

”**NCO.GEN.104 Användning av luftfartyg som omfattas av en NCO-operatörs drifttillstånd**

a) En NCO-operatör får använda andra luftfartyg än komplexa motordrivna luftfartyg som finns upptagna i operatörens drifttillstånd för att bedriva icke-kommersiell flygverksamhet i enlighet med denna bilaga.

b) En NCO-operatör som använder luftfartyget i enlighet med punkt a ska fastställa ett förfarande som

1) tydligt beskriver hur den operativa kontrollen av luftfartyget överförs mellan innehavaren av drifttillståndet och NCO-operatören som avses i punkt 310 i bilaga III.

2) som beskriver förfarandet för överlämning av luftfartyget när det återlämnas till innehavaren av drifttillståndet.

Detta förfarande ska ingå i ett avtal mellan innehavaren av drifttillståndet och NCO-operatören.

NCP-operatören ska se till att förfarandet meddelas berörd personal.

c) Den fortsatta luftvärdigheten för luftfartyg som används i enlighet med punkt a ska förvaltas av den organisation som ansvarar för fortsatt luftvärdighet för de luftfartyg som ingår i drifttillståndet, i enlighet med förordning (EU) nr 1321/2014.

d) En NCO-operatör som använder luftfartyget i enlighet med punkt a ska säkerställa följande:

1) Att varje flygning som genomförs under dess operativa kontroll registreras i luftfartygets tekniska journalsystem.

2) Att inga förändringar av luftfartygets system eller konfiguration görs.

3) Att varje defekt eller tekniskt fel som uppstår när luftfartyget står under dess operativa kontroll rapporteras till den organisation som avses i punkt c omedelbart efter flygningen.

4) Att innehavaren av drifttillståndet får en kopia av varje händelserapport avseende flygningar med luftfartyget, upprättad i enlighet med förordning (EU) nr 376/2014 och förordning (EU) 2015/1018.".

d) I punkt NCO.IDE.A.100 ska punkterna b och c ersättas med följande:

"b) För följande utrustning, när den krävs enligt detta kapitel, behövs inget utrustningsgodkännande:

1) Reservsäkringar.

2) Handlampor.

3) Precisionsur.

4) Första hjälpen-låda.

5) Överlevnads- och signalutrustning.

6) Drivankare och utrustning för förtöjning.

7) Fasthållningsanordning för barn.

8) Ett enkelt PCDS som används av en uppdragsspecialist som fasthållningsanordning.

c) Instrument och utrustning som inte krävs enligt bilaga VII (Del-NCO) samt all annan utrustning som inte krävs enligt denna förordning men som medförs på en flygning ska uppfylla följande krav:

1) Den information som erhålls genom dessa instrument eller denna utrustning får inte användas av flygbesättningen för att uppfylla kraven i bilaga II till förordning (EU) 2018/1139 eller punkterna NCO. IDE.A.190 och NCO.IDE.A.195 i bilaga VII.

2) Instrumenten och utrustningen får inte påverka flygplanets luftvärdighet, inte ens vid fel eller störningar.".

e) Punkt 3 i punkt NCO.IDE.A.120 a ska ersättas med följande:

"3) Barometrisk höjd.".

f) Punkt 3 i punkt NCO.IDE.A.125 a ska ersättas med följande:

"3) Barometrisk höjd.".

g) Punkt 2 i punkt NCO.IDE.A.140 a ska ersättas med följande:

"2) Ett säkerhetsbälte på varje säte och fasthållande bälten för varje bädd.".

h) I punkt NCO.IDE.A.195 ska följande led läggas till som led e:

"e) Flygplan ska vara utrustade med övervakningsutrustning i enlighet med tillämpliga luftrumskrav.".

i) I punkt NCO.IDE.H.100 ska punkterna b och c ersättas med följande:

"b) För följande utrustning, när den krävs enligt detta kapitel, behövs inget utrustningsgodkännande:

1) Handlampor.

2) Precisionsur.

3) Första hjälpen-låda.

4) Överlevnads- och signalutrustning.

5) Drivankare och utrustning för förtöjning.

6) Fasthållningsanordning för barn.

7) Ett enkelt PCDS som används av en uppdragsspecialist som fasthållningsanordning.

c) Instrument, utrustning eller tillbehör som inte krävs enligt bilaga VII (Del-NCO) samt all annan utrustning som inte krävs enligt denna förordning men som medförs på en flygning ska uppfylla följande krav:

1) Den information som erhålls genom dessa instrument, denna utrustning eller dessa tillbehör får inte användas av flygbesättningen för att uppfylla kraven i bilaga II till förordning (EU) 2018/1139 eller punkterna NCO.IDE.H.190 och NCO.IDE.H.195 i bilaga VII.

2) Instrumenten, utrustningen eller tillbehören får inte påverka helikopterns luftvärdighet, inte ens vid fel eller störningar.".

j) Punkt 3 i punkt NCO.IDE.H.120 a ska ersättas med följande:

"3) Barometrisk höjd.".

k) Punkt 3 i punkt NCO.IDE.H.125 a ska ersättas med följande:

"3) Barometrisk höjd.".

l) I punkt NCO.IDE.H.140 a ska punkterna 1 och 2 ersättas med följande:

"1) "En sitt- eller liggplats för varje person ombord som är 24 månader eller äldre, eller en tjänstgöringsplats för varje besättningsmedlem eller uppdragsspecialist ombord.

2) Ett säkerhetsbälte på varje passagerarsäte och fasthållande bälten för varje bädd, samt fasthållningsanordningar för varje tjänstgöringsplats.".

m) Punkt NCO.IDE.H.185 ska ersättas med följande:

"**NCO.IDE.H.185 Alla helikoptrar vid flygning över vatten – nödlandning på vatten**

Helikoptrar som brukas över vatten i en ogynnsam miljö på ett avstånd från land som överstiger 50 NM ska vara endera av följande:

a) Konstruerade för landning på vatten i enlighet med relevanta certifieringsspecifikationer.

b) Certifierade för nödlandning på vatten i enlighet med relevanta certifieringsspecifikationer.

c) Utrustade med nödflottörer.".

n) I punkt NCO.IDE.H.195 ska följande punkt läggas till som punkt e:

"e) Helikoptrar ska vara utrustade med övervakningsutrustning i enlighet med tillämpliga luftrumskrav.".

o) I punkt NCO.SPEC.HEC.105 ska punkt b ersättas med följande:

"b) Installation av all vinsch- och lastkroksutrustning utöver ett enkelt PCDS, samt varje efterföljande modifiering, ska ha ett luftvärdighetsgodkännande som är tillämpligt för den avsedda verksamheten.".

p) Punkt NCO.SPEC.PAR.120 ska ersättas med följande:

"**NCO.SPEC.PAR.120 Transport och utsläpp av farligt gods**

Trots vad som sägs i NCO.SPEC.160 får fallskärmshoppare bära anordningar för rökutveckling och lämna luftfartyget i uppvisningssyfte över tättbebyggda områden som städer, tätorter eller annan bebyggelse eller över en folksamling utomhus, förutsatt att anordningarna har tillverkats för detta ändamål.".

q) I kapitel E ska följande avsnitt läggas till som avsnitt 6:

"AVSNITT 6

Kontrollflygningar efter underhåll

NCO.SPEC.MPCF.100 Nivåer av kontrollflygningar efter underhåll

Innan en kontrollflygning efter underhåll utförs ska operatören fastställa tillämplig nivå för kontrollflygningen på följande sätt:

a) En kontrollflygning efter underhåll på 'nivå A' för en flygning där användning av onormala procedurer eller nödförfaranden, enligt definitionen i luftfartygets flyghandbok, förväntas eller där en flygning krävs för att styrka funktionen hos ett backupsystem eller andra säkerhetsanordningar.

b) En kontrollflygning efter underhåll på 'nivå B' för alla andra kontrollflygningar efter underhåll än en kontrollflygning efter underhåll på nivå A.

NCO.SPEC.MCF.105 Operativa begränsningar

a) Genom undantag från punkt NCO.GEN.105 a.4 i denna bilaga får en kontrollflygning efter underhållll genomföras med ett luftfartyg som har tagits i drift med ett ofullständigt underhåll i enlighet med punkt M.A.801 g eller punkt 145.A.50 e i bilaga I till kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014.

b) Genom undantag från kraven i NCO.IDE.A.105 eller NCO.IDE.H.105 får befälhavaren genomföra en flygning med icke fungerande eller saknade utrustningsdelar eller funktioner som normalt krävs för flygningen, om den eller de icke-fungerande eller saknade utrustningsdelarna eller funktionerna har identifierats i den checklista som avses i punkt NCO.SPEC.MCF.110.

NCO.SPEC.MP.110 Checklista och säkerhetsgenomgång

a) Den checklista som avses i punkt NCO.SPEC.105 ska uppdateras efter behov inför varje kontrollflygning efter underhåll och ska beakta de förfaranden som planeras att följas under den specifika flygningen.

b) Trots vad som sägs i punkt NCO.SPEC.125 b, ska en säkerhetsgenomgång av uppdragsspecialisten vara en ett krav inför varje kontrollflygning efter underhåll.

NCO.SPEC.MG.120 Krav avseende flygbesättningen

Vid val av en flygbesättningsmedlem för en kontrollflygning efter underhåll ska operatören beakta luftfartygets komplexitet och nivån på underhållskontrollen enligt kraven i punkt NCO.SPEC.MP.100.

SPO.SPEC.MPCF.125 Besättningens sammansättning och personer ombord

a) Befälhavaren ska fastställa behovet av ytterligare besättningsmedlemmar eller uppdragsspecialister, eller båda, före varje planerad kontrollflygning efter underhåll, med beaktande av flygbesättningsmedlemmens eller uppdragsspecialistens förväntade arbetsbörda och riskbedömningen.

b) Befälhavaren får inte tillåta andra personer ombord än de som krävs enligt punkt a under en kontrollflygning efter underhåll på nivå A.

NCO.SPEC.MCF.130 Simulerade onormala förfaranden eller nödförfaranden under flygning

Genom undantag från punkt NCO.SPEC.145 får en befälhavare simulera situationer som kräver tillämpning av onormala förfaranden för nödsituationer med en uppdragsspecialist ombord om simuleringen är nödvändig för att uppfylla syftet med flygningen och om den har tagits upp i den checklista som avses i punkt NCO.SPEC.MCF.110 eller i operativa förfaranden.

NCO.SPEC.MCF.140 System och utrustning

När en kontrollflygning efter underhåll är avsedd att kontrollera att ett system eller utrustning fungerar korrekt, ska detta system eller denna utrustning identifieras som potentiellt otillförlitlig(t), och lämpliga riskbegränsande åtgärder ska överenskommas före flygningen för att minimera riskerna för flygsäkerheten.".

(8) Bilaga VIII (Del-SPO) ska ändras på följande sätt:

a) I punkt SPO.GEN.005 ska punkt a ersättas med följande:

"a) Denna bilaga omfattar specialiserad flygverksamhet där luftfartyget används för specialiserade verksamheter, t.ex. inom jordbruk, bygg- eller anläggningsarbete, fotografering, lantmäteri, övervakning och patrullering, reklamflygning eller kontrollflygning efter underhåll.".

b) Punkt SPO.GEN.100 ska ersättas med följande:

"**SPO.GEN.100 Behörig myndighet**

Behörig myndighet ska vara den myndighet som utses av medlemsstaten där operatören har sin huvudsakliga verksamhet, är etablerad eller är bosatt.".

c) I punkt SPO.POL.110 ska punkt a ersättas med följande:

"a) Operatören ska utarbeta ett massa- och balanssystem för varje flygning eller serie av flygningar:

1) Luftfartygets grundtommassa.

2) Nyttolastens massa.

3) Bränslelastens massa.

4) Luftfartygets last och lastfördelning.

5) Startmassa, landningsmassa och massa utan bränsle.

6) Luftfartygets tillämpliga tyngdpunktslägen.".

d) I punkt SPO.IDE.A.100 ska punkterna b och c ersättas med följande:

"b) För följande utrustning, när den krävs enligt detta kapitel, behövs inget utrustningsgodkännande:

1) Reservsäkringar.

2) Handlampor.

3) Precisionsur.

4) Karthållare.

5) Första hjälpen-lådor.

6) Överlevnads- och signalutrustning.

7) Drivankare och utrustning för förtöjning.

8) Ett enkelt PCDS som används av en uppdragsspecialist som fasthållningsanordning.

c) Instrument, utrustning eller tillbehör som inte krävs enligt denna bilaga samt all annan utrustning som inte krävs enligt denna förordning men som medförs på en flygning ska uppfylla följande krav:

1) Den information som erhålls genom dessa instrument, denna utrustning eller dessa tillbehör får inte användas av flygbesättningsmedlemmarna för att uppfylla kraven i bilaga II till förordning (EU) 2018/1139 eller punkterna SPO.IDE.A.215 och SPO.IDE.A.220 i denna bilaga.

2) Instrumenten, utrustningen eller tillbehören får inte påverka flygplanets luftvärdighet, inte ens vid fel eller störningar.".

e) Punkt SPO.IDE.A.105 ska ersättas med följande:

"**SPO.IDE.A.105 Minimiutrustning för flygning**

En flygning får inte påbörjas om ett instrument, en utrustningsdel eller en funktion i flygplanet som krävs för den avsedda flygningen inte fungerar eller saknas, om inte något av följande villkor är uppfyllt:

a) Flygplanet används i enlighet med minimiutrustningslistan (MEL).

b) För komplexa motordrivna flygplan och för alla flygplan som används i kommersiell verksamhet, att operatören är godkänd av den behöriga myndigheten att bruka flygplanet inom ramen för den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL) i enlighet med punkt ORO.MLR.105 j i bilaga III.

c) Flygplanet omfattas av ett flygtillstånd som utfärdats i enlighet med gällande luftvärdighetskrav.".

f) Punkt SPO.IDE.A.120 ska ändras på följande sätt:

i) I punkt a ska punkt 3 ersättas med följande:

"3) Barometrisk höjd.".

ii) I punkt e ska punkt 1 ersättas med följande:

"1) Barometrisk höjd.".

g) Punkt SPO.IDE.A.125 ska ändras på följande sätt:

i) I punkt a ska punkt 3 ersättas med följande:

"3) Barometrisk höjd.".

ii) I punkt c ska punkt 1 ersättas med följande:

"1) Barometrisk höjd.".

iii) I punkt e ska punkt 4 ersättas med följande:

"4) En nödkraftförsörjning som är fristående från det primära strömgenereringssystemet för att driva och lysa upp ett system som visar attityd under minst 30 minuter. Nödkraftförsörjningen ska automatiskt träda i funktion efter ett fullständigt bortfall av det primära strömgenereringssystemet, och det ska tydligt visas på instrumentet att attitydindikatorn drivs av nödkraftförsörjningen.".

h) I punkt SPO.IDE.A.160 ska punkt e ersättas med följande:

"e) Det säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen som krävs enligt punkt d ska ha följande:

1) En enpunktsmekanism för frigöring.

2) På flygbesättningsmedlemmarnas säten och på varje säte bredvid ett pilotsäte, något av följande:

i) Två axelremmar och ett säkerhetsbälte som kan användas fristående.

ii) En diagonal axelrem och ett säkerhetsbälte som kan användas fristående för följande flygplan:

A) Flygplan med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) på 5 700 kg och en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av högst nio passagerare vilka uppfyller de villkor för dynamiska förhållanden vid nödlandning som anges i den tillämpliga certifieringsspecifikationen.

B) Flygplan med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) på 5 700 kg och en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av högst nio passagerare vilka inte uppfyller de villkor för dynamiska förhållanden vid nödlandning som anges i den tillämpliga certifieringsspecifikationen och vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades före den 25 augusti 2016.".

i) I punkt SPO.IDE.A.220 ska följande led läggas till som led e:

"e) Flygplan ska vara utrustade med övervakningsutrustning i enlighet med tillämpliga luftrumskrav.".

j) Punkt SPO.IDE.H.100 ska ändras på följande sätt:

i) Punkt b ska ersättas med följande:

"b) För följande utrustning, när den krävs enligt detta kapitel, behövs inget utrustningsgodkännande:

1) Handlampor.

2) Precisionsur.

3) Första hjälpen-låda.

4) Överlevnads- och signalutrustning.

5) Drivankare och utrustning för förtöjning.

6) Fasthållningsanordning för barn.

7) Ett enkelt PCDS som används av en uppdragsspecialist som fasthållningsanordning.".

ii) Punkt c ska ersättas med följande:

”c) Instrument, utrustning eller tillbehör som inte krävs enligt denna bilaga samt all annan utrustning som inte krävs enligt denna förordning men som medförs på en flygning ska uppfylla följande krav:

1) Den information som erhålls genom dessa instrument, denna utrustning eller dessa tillbehör får inte användas av flygbesättningen för att uppfylla kraven i bilaga II till förordning (EU) 2018/1139 eller punkterna SPO.IDE.H.215 och SPO.IDE.H.220 i denna bilaga.

2) Instrumenten, utrustningen eller tillbehören får inte påverka helikopterns luftvärdighet, inte ens vid fel eller störningar.”.

k) Punkt SPO.IDE.H.105 ska ersättas med följande:

”**SPO.IDE.H.105 Minimiutrustning för flygning**

En flygning får inte påbörjas om ett instrument, en utrustningsdel eller en funktion i helikorptern som krävs för den avsedda flygningen inte fungerar eller saknas, om inte något av följande villkor är uppfyllt:

a) Helikoptern används i enlighet med minimiutrustningslistan (MEL).

b) För komplexa motordrivna flygplan samt för alla flygplan som används i kommersiell verksamhet, att den behöriga myndigheten har godkänt att operatören brukar helikoptern inom ramen för begränsningarna i den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL) i enlighet med punkt ORO.MLR.105 j i bilaga III.

c) Helikoptern omfattas av ett flygtillstånd som utfärdats i enlighet med gällande luftvärdighetskrav.”.

l) Punkt SPO.IDE.H.120 ska ändras på följande sätt:

i) I punkt a ska punkt 3 ersättas med följande:

”3) Barometrisk höjd.”.

ii) I punkt d ska punkt 1 ersättas med följande:

”1) Barometrisk höjd.”.

m) Punkt SPO.IDE.H.125 ska ändras på följande sätt:

i) I punkt a ska punkt 3 ersättas med följande:

”3) Barometrisk höjd.”.

ii) I punkt c ska punkt 1 ersättas med följande:

”1) Barometrisk höjd.”.

n) I punkt SPO.IDE.H.220 ska följande led läggas till som led e:

”e) Helikoptrar ska vara utrustade med övervakningsutrustning i enlighet med tillämpliga luftrumskrav.”.

o) Punkt SPO.SPEC.HESLO.100 ska ersättas med följande:

”**SPO.SPEC.HESLO.100 Operativa standardförfaranden**

De operativa standardförfarandena för HESLO ska fastställa följande:

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

b) Besättningens sammansättning och krav på erfarenhet för besättningsmedlemmar och uppdragsspecialister.

c) Relevant teoretisk och praktisk utbildning för besättningsmedlemmarnas uppgifter, relevant utbildning för uppdragsspecialisternas uppgifter samt kompetens hos och nominering av personer som tillhandahåller sådan utbildning för besättningsmedlemmar och uppdragsspecialister.

d) Besättningsmedlemmars och uppdragsspecialisters ansvar och uppgifter.

e) Helikopterprestandakriterier som måste vara uppfyllda om HESLO-verksamhet ska utföras.

f) Normala och onormala förfaranden samt nödförfaranden.”.

p) Punkt SPO.SPEC.HEC.100 ska ersättas med följande:

”**SPO.SPEC.HEC.100 Operativa standardförfaranden**

De operativa standardförfarandena för verksamhet med mänsklig last utanför kabinutrymme (HEC) ska fastställa följande:

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

b) Besättningens sammansättning och krav på erfarenhet för besättningsmedlemmar och uppdragsspecialister.

c) Relevant teoretisk och praktisk utbildning för besättningsmedlemmarnas uppgifter, relevant utbildning av uppdragsspecialisternas uppgifter samt kompetens hos och nominering av personer som tillhandahåller sådan utbildning för besättningsmedlemmar och uppdragsspecialister.

d) Besättningsmedlemmars och uppdragsspecialisters ansvar och uppgifter.

e) Helikopterprestandakriterier som måste vara uppfyllda om HEC-verksamhet ska utföras.

f) Normala och onormala förfaranden samt nödförfaranden.”.

q) I punkt SPO.SPEC.HEC.105 ska punkt b ersättas med följande:

”b) Installation av all vinsch- och lastkroksutrustning utöver ett enkelt PCDS, samt varje efterföljande modifiering, ska ha ett luftvärdighetsgodkännande som är tillämpligt för den avsedda verksamheten.”.

r) Punkt SPO.SPEC.PAR.125 ska ersättas med följande:

”**SPO.SPEC.PAR.125 Utsläpp av farligt gods**

Trots vad som sägs i SPO.GEN.155 får fallskärmshoppare lämna luftfartyget i uppvisningssyfte över tättbebyggda områden som städer, tätorter eller annan bebyggelse eller över en folksamling utomhus med anordningar för rökutveckling, förutsatt att dessa har tillverkats för detta ändamål.”.

s) I kapitel E ska följande avsnitt läggas till som avsnitt 5:

”**AVSNITT 5**

Kontrollflygningar efter underhåll

NCO.SPEC.MCF.100 Nivåer av kontrollflygningar efter underhåll

Innan en kontrollflygning efter underhåll utförs ska operatören fastställa tillämplig nivå för kontrollflygningen på följande sätt:

a) En kontrollflygning efter underhåll på ’nivå A’ för en flygning där användning av onormala förfaranden eller nödförfaranden, enligt definitionen i luftfartygets flyghandbok, förväntas eller där en flygning krävs för att styrka funktionen hos ett backupsystem eller andra säkerhetsanordningar.

b) En kontrollflygning efter underhåll på ’nivå B’ för alla andra kontrollflygningar efter underhåll än en kontrollflygning efter underhåll på ’nivå A’.

SPO.SPEC.MCF.105 Färdplan vid en kontrollflygning efter underhåll på nivå A

Innan en underhållskontrollflygning på nivå A genomförs med ett komplext motordrivet luftfartyg ska operatören utarbeta och dokumentera en färdplan.

SPO.SPEC.MCF.110 Handbok för kontrollflygning efter underhåll på nivå A

Den operatör som utför en kontrollflygning efter underhåll på nivå A ska

a) beskriva dessa verksamheter och därmed sammanhängande förfaranden i den drifthandbok som avses i punkt ORO.MLR.100 i bilaga III eller i en särskild handbok för kontrollflygning efter underhåll,

b) uppdatera manualen vid behov,

c) informera all berörd personal om handboken och ändringar i denna som är av relevans för deras arbetsuppgifter,

d) förse den behöriga myndigheten med handboken och uppdateringar av denna.

SPO.SPEC.MCF.115 Krav som ska vara uppfyllda av flygbesättningen vid kontrollflygning efter underhåll på nivå A

a) Operatören ska välja lämpliga flygbesättningsmedlemmar med hänsyn till luftfartygets komplexitet och nivå på kontrollflygningen efter underhåll. Vid val av flygbesättningsmedlemmar för en kontrollflygning efter underhåll på nivå A med ett komplext motordrivet luftfartyg ska operatören säkerställa följande:

1) Att befälhavaren har följt en fortbildning i enlighet med punkt SPO.SPEC.MCF.120; om fortbildningen har genomförts i en simulator ska piloten utföra minst en kontrollflygning efter underhåll på 'nivå A' som icke-manövrerande pilot eller som observatör innan vederbörande flyger som befälhavare vid en kontrollflygning efter underhåll på 'nivå A'.

2) Att befälhavaren har fullgjort minst 1 000 flygtimmar, varav minst 400 timmar som befälhavare i ett komplext motordrivet luftfartyg och minst 50 timmar på den aktuella luftfartygstypen, på luftfartyg som tillhör samma kategori av luftfartyg.

Utan hinder av vad som sägs i punkt 2 första stycket får verksamhetsutövaren, om operatören inför en ny luftfartygstyp för sin verksamhet och har bedömt pilotens kvalifikationer i enlighet med ett fastställt bedömningsförfarande, välja en pilot som har mindre än 50 timmars erfarenhet av den aktuella typen av luftfartyg.

b) Piloter som har flygtestbehörighet i enlighet med förordning (EU) nr 1178/2011 ska till fullo kunna tillgodoräkna sig den utbildning som föreskrivs i punkt a.1 i denna punkt, förutsatt att de piloter som har denna behörighet har fått nödvändig grundläggande och återkommande CRM-utbildning (Crew Resource Management) i enlighet med punkterna ORO.FC.115 och ORO.FC.215 i bilaga III.

c) En befälhavare ska inte utföra en kontrollflygning efter underhåll på nivå A på ett komplext motordrivet luftfartyg såvida inte befälhavaren har genomfört en kontrollflygning efter underhåll på nivå A inom de föregående 36 månaderna.

d) Kravet på aktuell erfarenhet som befälhavare på kontrollflygningar efter underhåll på nivå A anses uppfyllt på nytt efter utförande av en en kontrollflygning efter underhåll på nivå A som observatör eller icke-manövrerande pilot, eller efter att ha fungerat som befälhavare vid en kontrollflygning efter underhåll på 'nivå A' i en simulator.

SPO.SPEC.MCF.120 Flygbesättningsutbildning avseende kontrollflygning efter underhåll på 'nivå A'

a) Den utbildning som krävs för kontrollflygning efter underhåll ska genomföras enligt en detaljerad kursplan.

b) Flygutbildningsdelen av fortbildningsskursen ska utföras på något av följande sätt:

1) I en simulator som i utbildningssyfte på ett tillfredsställande sätt återspeglar luftfartygets och dess systems reaktion på de kontroller som utförs.

2) Under en flygning i ett luftfartyg där metoder som används vid kontrollflygningar efter underhåll demonstreras.

c) En fortbildningskurs som genomförs på en kategori av luftfartyg anses gälla för alla luftfartygstyper i den kategorin.

d) Vid valet av luftfartyg som används för utbildningen och det luftfartyg som ska flygas under kontrollflygningen efter underhåll ska operatören ange om skillnads- eller familjaritetsutbildning krävs och beskriva innehållet i en sådan utbildning.

SPO.SPEC.MPCF.125 Besättningens sammansättning och personer ombord

a) Operatören ska fastställa förfaranden för att identifiera behov av ytterligare uppdragsspecialister.

b) För en kontrollflygning efter underhåll på nivå A ska operatören i sin instruktionsbok definiera policyn för andra personer ombord.

c) För en kontrollflygning efter underhåll på nivå A krävs att en uppdragsspecialist eller en ytterligare pilot finns i cockpit för att bistå flygbesättningsmedlemmarna, såvida inte luftfartygets konfiguration inte medger det eller operatören, med hänsyn till flygbesättningsmedlemmarnas arbetsbörda baserat på färdplanen, kan motivera att flygbesättningsmedlemmarna inte behöver ytterligare bistånd.

SPO.SPEC.MCF.130 Simulerade onormala förfaranden eller nödförfaranden under flygning

Genom undantag från punkt SPO.OP.185 får en uppdragsspecialist vara ombord på en kontrollflygning efter underhåll på nivå A, om uppdragsspecialisten krävs för att uppfylla syftet med flygningen och har identifierats i färdplanen.

SPO.SPEC.MCF.135 Flygtidsbegränsningar och vilokrav

När en besättningsmedlem tilldelas kontrollflygningar efter underhåll, ska operatörer som omfattas av kapitel FTL i bilaga III (Del-ORO) tillämpa bestämmelserna i det kapitlet.

SPO.SPEC.MCF.140 System och utrustning

När en kontrollflygning efter underhåll är avsedd att kontrollera att ett system eller utrustning fungerar korrekt, ska detta system eller denna utrustning identifieras som potentiellt otillförlitlig(t), och lämpliga riskbegränsande åtgärder ska överenskommas före flygningen för att minimera riskerna för flygsäkerheten.

SPO.SPEC.MCF.145 Krav avseende ljudregistrator, färdregistrator och datalänkregistrering för innehavare av drifttillstånd

Vid en kontrollflygning efter underhåll av ett luftfartyg som annars används för kommersiell flygtransport ska bestämmelserna för ljudregistratorer (CVR), färdregistratorer (FDR) och datalänkregistratorer (DLR) i bilaga IV (Del-CAT) fortsätta att gälla.”.

BILAGA II

Bilagorna I och Vb till förordning (EU) nr 1321/2014 ska ändras på följande sätt:

(1) I punkt M.A.201 i bilaga I (Del-M) ska följande led läggas till som led k:

”k) Om ett luftfartyg som omfattas av ett drifttillstånd används för icke-kommersiell verksamhet eller specialiserad flygverksamhet enligt punkt ORO.GEN.310 i bilaga III eller punkt NCO.GEN.104 i bilaga VII till förordning (EU) nr 965/2012, ska operatören säkerställa att de uppgifter som hör samman med att fortsatt luftvärdighet utförs av den CAMO som godkänts i enlighet med bilaga Vc (Del-CAMO) eller den CAO som godkänts i enlighet med bilaga Vd (Del-CAO), beroende på vad som är tillämpligt, för innehavaren av drifttillståndet.”

(2) I punkt ML.A.201 i bilaga Vb (Del-ML) ska följande led läggas till som led h:

”h) Om ett luftfartyg som omfattas av ett drifttillstånd används för icke-kommersiell eller specialiserad flygverksamhet enligt punkt ORO.GEN.310 i bilaga III eller punkt NCO.GEN.104 i bilaga VII till förordning (EU) nr 965/2012, ska operatören säkerställa att de uppgifter som hör samman med fortsatt luftvärdighet utförs av den CAMO som godkänts i enlighet med bilaga Vc (Del-CAMO) eller den CAO som godkänts i enlighet med bilaga Vd (Del-CAO), beroende på vad som är tillämpligt, för innehavaren av drifttillståndet.”