II

(Icke-lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) 2015/2338

av den 11 december 2015

om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 vad gäller krav för färd- och ljudregistratorer, utrustning för lokalisering under vatten och system för spårning av luftfartyg

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

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

av följande skäl:

(1) Drift av luftfartyg måste uppfylla de grundläggande kraven i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008. I enlighet med förordning (EG) nr 216/2008 bör kommissionen anta de tillämpningsföreskrifter som är nödvändiga för att fastställa villkoren för säker drift av luftfartyg.

(2) Syftet med ljudregistratorn (CVR) är att stödja den säkerhetsutredning som genomförs av myndigheten för säkerhetsutredning om en olycka eller ett tillbud inträffar. Relevanta garantier för att skydda ljudregistratorn (CVR) från utlämnande i en situation där en säkerhetsutredning har inletts fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 ([2]). Genom införandet av säkerhetsledning erkänns att ljudregistratorn (CVR) kan användas utanför ramen för en säkerhetsutredning i syfte att upprätthålla eller förbättra säkerheten. Därför bör kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 ([3]) ändras i syfte att skärpa villkor som syftar till att effektivt förhindra olämplig användning och utlämnande av registreringar från ljudregistratorn (CVR).

(3) Med syftet att förbättra färd- och ljudregistratorers övergripande prestanda och att underlätta bärgningen av ett luftfartyg och dess färd- och ljudregistratorer efter en olycka över vatten, har flera förbättringar av säkerheten i gällande krav föreslagits av Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao). Dessa säkerhetsförbättringar inbegriper avskaffande av föråldrad registreringteknik såsom magnetband eller magnettråd, förlängning av minimiregistreringstiden för ljudregistratorn (CVR) samt förlängning av sändningstiden för färdregistratorns utrustning för lokalisering under vatten, och att luftfartyget bör vara försett med utrustning för lokalisering under vatten som har mycket lång räckvidd för flygplan som används för långdistansflygningar över vatten. Därför bör förordning (EU) nr 965/2012 ändras för att återspegla dessa säkerhetsförbättringar.

(4) Det är nödvändigt att beakta försvinnandet av flyg MH370 den 8 mars 2014 och rekommendationerna från Icaos sektorövergripande möte om global spårning den 12 och 13 maj 2014. Positionen för luftfartyg inom det allmänna transportväsendet bör hela tiden vara känd, även i avlägset belägna områden, för att underlätta lokaliseringen av luftfartyget i händelse av ett onormalt beteende, ett nödläge eller en olycka. När det är möjligt bör anordningen för spårning av luftfartyg fungera även vid förlust av normal elkraft ombord, och det bör inte

([1]) EUT L 79, 13.3.2008, s. 1.
([2]) 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).
([3]) 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).

finnas någon möjlighet att stänga av den under flygningen. Därför bör förordning (EU) nr 965/2012 ändras i syfte att införa ytterligare krav avseende anordningar för spårning av luftfartyg på global basis, inbegripet över hav och avlägset belägna områden.

(5) I enlighet med förslaget från Icaos *Flight Recorder Panel* (FLIRECP), avseende krav på att luftfartyg ska vara försedda med ljudregistratorer (CVR) med förlängd registreringstid för stora flygplan, bör bestämmelser fastställas om införande av ljudregistratorer (CVR) med en registreringstid på 25 timmar ombord på luftfartyg som tillverkas efter den 1 januari 2021 och som har en maximal certifierad startmassa som överstiger 27 000 kg.

(6) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning omfattar 13 säkerhetsrekommendationer från myndigheter för säkerhetsutredning ([1]), i syfte att öka säkerheten genom att underlätta inhämtningen av information för europeiska säkerhetsutredningar inom civil luftfart och genom att förbättra prestandan hos och hanteringen av färd- och ljudregistratorer samt lokaliseringen av luftfartyg efter en olycka över vatten.

(7) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning grundas på yttrande 01/2014 ([2]) från Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa) i enlighet med artiklarna 17.2 b och 19.1 i förordning (EG) nr 216/2008.

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilaga I (Definitioner), Bilaga IV (Del-CAT), bilaga VI (Del-NCC) och bilaga VIII (Del-SPO) till förordning (EU) nr 965/2012 ändras i enlighet med bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

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

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

Utfärdad i Bryssel den 11 december 2015.

På kommissionens vägnar
Jean-Claude JUNCKER
Ordförande

([1]) Easa-hänvisningar för de 13 säkerhetsrekommendationerna: CAND-1999-002 (McDonnell Douglas MD11, HB-IWF, 02/09/1998); GREC-2006-045 (B737 of Helios, 5B-DBY, 14/08/2005); NORW-2006-013 (ATR42, OY-JRJ 31/01/2005); NETH-2011-015 (Boeing 737, PH-BDP, 10/02/2010); UNKG-2012-013 (Boeing 767, G OOBK, 03/10/2010); FRAN-2012-025 (Airbus 340, F-GLZU, 22/07/2011); FINL-2012-003 (Airbus A330, OH-LTO,11/12/2010); FRAN-2009-016, FRAN-2009-017, FRAN-2009-018, FRAN-2011-017 och FRAN-2011-018 (Airbus A330, F-GZCP, 01/06/2009); UNKG-2008-020 (ATR42, EI-SLD, 18/01/2007).

([2]) Easas yttrande 01/2014 av den 5 maj 2014 om ändring av krav för färd- och ljudregistratorer och utrustning för lokalisering under vatten.

BILAGA

1. Följande punkter ska införas i bilaga I till förordning (EU) nr 965/2012:

"70a. *spårning av luftfartyg (aircraft tracking)*: en markbaserad process som upprätthåller och uppdaterar, med standardiserade intervall, registreringar av den fyrdimensionella positionen för enskilda luftfartyg under flygning.

70b. *system för spårning av luftfartyg (aircraft tracking system)*: ett system som bygger på spårning av luftfartyg för att upptäcka onormalt flygbeteende och slå larm om detta."

2. Bilaga IV till förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras på följande sätt:

a) I CAT.GEN.MPA.105 a ska punkt 10 ersättas med följande:

"10. säkerställa att

i) färd- och ljudregistratorer inte görs obrukbara eller stängs av under flygning,

ii) registreringar från färd- och ljudregistratorer inte avsiktligt raderas vid en händelse som inte är en olycka eller ett allvarligt tillbud som ska rapporteras enligt ORO.GEN.160 a, och,

iii) i händelse av en olycka eller ett allvarligt tillbud, eller om anvisningar om bevarande av registreringar från färd- och ljudregistratorer ges av den utredande myndigheten,

A) att registreringar från färd- och ljudregistratorer inte avsiktligt raderas,

B) att färd- och ljudregistatorer avaktiveras omedelbart efter genomförd flygning, och

C) att säkerhetsåtgärder för att bevara registreringarna från färd- och ljudregistratorer vidtas innan han/hon lämnar cockpit."

b) CAT.GEN.MPA.195 ska ändras på följande sätt:

i) Rubriken ska ersättas med följande:

"CAT.GEN.MPA.195 Hantering av registreringar från färd- och ljudregistratorer: bevarande, uppvisande, skydd och användning".

ii) Led a ska ersättas med följande:

"a) Efter en olycka, ett allvarligt tillbud eller en händelse som identifierats av den utredande myndigheten, ska operatören av ett luftfartyg bevara registrerade data i original under en period av 60 dagar eller till dess att den utredande myndigheten ger andra anvisningar."

iii) Led f ska ersättas med följande:

"f) Utan att det påverkar tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 (*):

1) Med undantag för att säkerställa ljudregistratorns (CVR) funktionsduglighet, får registreringar från ljudregistratorn inte lämnas ut eller användas, såvida inte

i) det finns ett förfarande för hantering av registreringar från ljudregistratorn (CVR) och utskrifter av dessa,

ii) alla berörda besättningsmedlemmar och all berörd underhållspersonal har gett sitt samtycke, och

iii) de används endast för att upprätthålla eller förbättra säkerheten.

1a. När en registrering från en ljudregistrator (CVR) inspekteras för att säkerställa ljudregistratorns funktionsduglighet ska operatören garantera skyddet av information av privat natur från registreringen, och registreringen får inte lämnas ut eller användas för andra ändamål än att säkerställa ljudregistratorns funktionsduglighet.

2. Registreringar från färdregistrator (FDR) eller datalänk får endast användas för andra ändamål än för utredning av ett haveri eller ett tillbud som måste rapporteras när sådana registreringar

i) används av operatören för luftvärdighets- eller underhållsändamål, eller

ii) är avidentifierade, eller

iii) görs tillgängliga på ett betryggande sätt.

(*) 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)."

c) Följande punkt ska läggas till som punkt CAT.GEN.MPA.205:

"CAT.GEN.MPA.205 System för spårning av luftfartyg – Flygplan

a) Senast den 16 december 2018 ska operatören, som en del av systemet för att utöva operativ kontroll över flygningarna, upprätta och upprätthålla ett system för spårning av luftfartyg för flygningar som omfattas av led b och genomförs med följande flygplan:

1) 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, vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) är utfärdat före den 16 december 2018, och som är utrustade med en förmåga att förmedla en position utöver transpondern för sekundärradar.

2) 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 16 december 2018 eller senare.

3) Alla flygplan med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) som överstiger 45 500 kg och vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) är utfärdat den 16 december 2018 eller senare.

b) Operatören ska följa alla flygningar från start till landning, med undantag för när den planerade flygvägen och de planerade avvikelserna från denna helt och hållet ingår i luftrumsblock där

1) i normala fall övervakningstjänst för ATS tillhandahålls med stöd av övervakningstjänst för ATS som lokaliserar flygplanet vid tidsintervall med lämplig varaktighet, och

2) operatören har tillhandahållit behöriga leverantörer av flygtrafiktjänst nödvändiga kontaktuppgifter."

d) Följande punkt ska läggas till som punkt CAT.GEN.MPA.210:

"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 där 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 2021 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 2021 eller senare."

e) I CAT.IDE.A.185 ska leden b till h ersättas med följande:

"b) Fram till den 31 december 2018 ska ljudregistratorn (CVR) kunna lagra de data som registrerats under minst

1) de senaste 2 timmarna för flygplan som avses i punkt a.1 vars individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades den 1 april 1998 eller senare,

2) de senaste 30 minuterna för flygplan som avses i punkt a.1 vars individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades före den 1 april 1998, eller

3) de senaste 30 minuterna för flygplan som avses i punkt a.2.

c) Senast den 1 januari 2019 ska ljudregistratorn (CVR) kunna lagra de data som registrerats under minst

1) de senaste 25 timmarna för flygplan med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) som överstiger 27 000 kg och vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) är utfärdat den 1 januari 2021 eller senare, eller

2) de senaste 2 timmarna i alla andra fall.

d) Senast den 1 januari 2019 ska ljudregistratorn (CVR) registrera data på andra medier än magnetband eller magnettråd.

e) Ljudregistratorn (CVR) ska registrera följande med referens till en tidsskala:

1) Röstkommunikation som sänds från eller tas emot i cockpit via radio.

2) Flygbesättningsmedlemmarnas röstkommunikation via systemet för internkommunikation och högtalarsystemet, om sådana är installerade.

3) Ljudmiljön i cockpit, inklusive följande utan avbrott:

i) För flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades den 1 april 1998 eller senare: de ljudsignaler som tas emot från varje bom- och maskmikrofon som används.

ii) För flygplan som avses i punkt a.2 och vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades före den 1 april 1998: de ljudsignaler som tas emot från varje bom- och maskmikrofon, när det är praktiskt möjligt.

4) Röst- eller ljudsignaler som identifierar navigerings- eller inflygningshjälpmedel och tas upp i hörtelefon eller högtalare.

f) Ljudregistratorn (CVR) ska påbörja registreringen innan flygplanet förflyttar sig av egen kraft och ska fortsätta att registrera till dess att flygningen är avslutad och flygplanet inte längre kan förflytta sig av egen kraft. När det gäller flygplan vars individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades den 1 april 1998 eller senare ska dessutom ljudregistratorn (CVR) automatiskt påbörja registreringen innan flygplanet förflyttar sig av egen kraft och ska fortsätta att registrera till dess att flygningen är avslutad och flygplanet inte längre kan förflytta sig av egen kraft.

g) Utöver kraven i led f ska ljudregistratorn (CVR) så tidigt som möjligt, beroende på tillgången på elkraft, börja registrera under kontrollerna i cockpit före motorstart vid flygningens början och fortsätta registreringen till och med kontrollerna i cockpit omedelbart efter motoravstängningen vid flygningens slut när det gäller

1) flygplan som avses i punkt a.1 och vars individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades den 1 april 1998 eller senare, eller

2) flygplan som avses i punkt a.2.

h) Om ljudregistratorn (CVR) inte kan skjutas ut ska den ha utrustning som hjälper till att lokalisera den när den befinner sig under vatten. Senast den 16 juni 2018 ska utrustningen ha en sändningstid under vatten på minst 90 dagar. Om ljudregistratorn (CVR) kan skjutas ut ska den ha en automatisk nödradiosändare."

f) I CAT.IDE.A.190 ska led e ersättas med följande:

"e) Om färdregistratorn (FDR) inte kan skjutas ut ska den ha utrustning som hjälper till att lokalisera den när den befinner sig under vatten. Senast den 16 juni 2018 ska utrustningen ha en sändningstid under vatten på minst 90 dagar. Om färdregistratorn (FDR) kan skjutas ut ska den ha en automatisk nödradiosändare."

g) I CAT.IDE.A.195 ska led d ersättas med följande:

"d) Om registratorn inte kan skjutas ut ska den ha utrustning som hjälper till att lokalisera den när den befinner sig under vatten. Senast den 16 juni 2018 ska utrustningen ha en sändningstid under vatten på minst 90 dagar. Om registratorn kan skjutas ut ska den ha en automatisk nödradiosändare."

h) CAT.IDE.A.280 ska ändras på följande sätt:

i) Led a ska ersättas med följande:

”a) Flygplan med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av fler än 19 passagerare ska vara utrustade med minst

1) två nödradiosändare (ELT), varav den ena ska vara automatisk, eller en ELT och en anordning för lokalisering av luftfartyg som uppfyller kraven i CAT.GEN.MPA.210, för flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades efter den 1 juli 2008, eller

2) en automatisk ELT eller två ELT av valfri typ eller en anordning för lokalisering av luftfartyg som uppfyller kraven i CAT.GEN.MPA.210, för flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades den 1 juli 2008 eller tidigare.”

ii) Led b ska ersättas med följande:

”b) Flygplan med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av högst 19 passagerare ska vara utrustade med minst

1) en automatisk ELT eller en anordning för lokalisering av luftfartyg som uppfyller kraven i CAT.GEN. MPA.210, för flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades efter den 1 juli 2008, eller

2) en ELT av valfri typ eller en anordning för lokalisering av luftfartyg som uppfyller kraven i CAT.GEN. MPA.210, för flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades den 1 juli 2008 eller tidigare.”

i) I CAT.IDE.A.285 ska följande punkt läggas till:

”f) Senast den 1 januari 2019 ska flygplan med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) som överstiger 27 000 kg och med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av fler än 19 passagerare samt flygplan med en maximal certifierad startmassa som överstiger 45 500 kg vara försedda med säkert fastsatt utrustning för lokalisering under vatten som sänder på frekvensen 8,8 kHz ± 1 kHz, såvida inte

1) flygplanet brukas på sträckor där det inte vid någon punkt befinner sig på ett avstånd överstigande 180 NM från land, eller

2) flygplanet är utrustat med robusta och automatiska anordningar som gör det möjligt att noggrant fastställa, efter en olycka där flygplanet skadats allvarligt, positionen för flygningens slutpunkt.”

j) I CAT.IDE.H.185 ska leden c till f ersättas med följande:

”c) Senast den 1 januari 2019 ska ljudregistratorn (CVR) registrera data på andra medier än magnetband eller magnettråd.

d) Ljudregistratorn (CVR) ska registrera följande med referens till en tidsskala:

1) Röstkommunikation som sänds från eller tas emot i cockpit via radio.

2) Flygbesättningsmedlemmarnas röstkommunikation via systemet för internkommunikation och högtalarsystemet, om sådana är installerade.

3) Ljudmiljön i cockpit, inklusive följande utan avbrott:

i) För helikoptrar vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades den 1 augusti 1999 eller senare: de ljudsignaler som tas emot från varje besättningsmikrofon.

ii) För helikoptrar vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades före den 1 augusti 1999: de ljudsignaler som tas emot från varje besättningsmikrofon, när det är praktiskt möjligt.

4) Röst- eller ljudsignaler som identifierar navigerings- eller inflygningshjälpmedel och tas upp i hörtelefon eller högtalare.

e) Ljudregistratorn (CVR) ska påbörja registreringen innan helikoptern förflyttar sig av egen kraft och ska fortsätta att registrera till dess att flygningen är avslutad och helikoptern inte längre kan förflytta sig av egen kraft.

f) Utöver kraven i led e, för helikoptrar som avses i punkt a.2 vars individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades den 1 augusti 1999 eller senare:

1) Ljudregistratorn (CVR) ska automatiskt påbörja registreringen innan helikoptern förflyttar sig av egen kraft och ska fortsätta att registrera till dess att flygningen är avslutad och helikoptern inte längre kan förflytta sig av egen kraft.

2) Ljudregistratorn (CVR) ska, beroende på tillgången på elkraft, börja registrera så tidigt som möjligt under kontrollerna i cockpit före motorstart vid flygningens början och fortsätta registreringen till och med kontrollerna i cockpit omedelbart efter motoravstängningen vid flygningens slut.

g) Om ljudregistratorn (CVR) inte kan skjutas ut ska den ha utrustning som hjälper till att lokalisera den när den befinner sig under vatten. Senast den 1 januari 2020 ska utrustningen ha en sändningstid under vatten på minst 90 dagar. Om ljudregistratorn (CVR) kan skjutas ut ska den ha en automatisk nödradiosändare."

k) I CAT.IDE.H.190 ska led e ersättas med följande:

"e) Om färdregistratorn (FDR) inte kan skjutas ut ska den ha utrustning som hjälper till att lokalisera den när den befinner sig under vatten. Senast den 1 januari 2020 ska utrustningen ha en sändningstid under vatten på minst 90 dagar. Om färdregistratorn (FDR) kan skjutas ut ska den ha en automatisk nödradiosändare."

l) I CAT.IDE.H.195 ska led d ersättas med följande:

"d) Om registratorn inte kan skjutas ut ska den ha utrustning som hjälper till att lokalisera den när den befinner sig under vatten. Senast den 1 januari 2020 ska utrustningen ha en sändningstid under vatten på minst 90 dagar. Om registratorn kan skjutas ut ska den ha en automatisk nödradiosändare."

3. Bilaga VI till förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras på följande sätt:

a) I NCC.GEN.106 a ska punkt 9 ersättas med följande:

"9) Att se till att

i) färd- och ljudregistratorer inte görs obrukbara eller stängs av under flygning,

ii) registreringar från färd- och ljudregistratorer inte avsiktligt raderas vid en händelse som inte är en olycka eller ett allvarligt tillbud som ska rapporteras enligt ORO.GEN.160 a, och,

iii) i händelse av en olycka eller ett allvarligt tillbud, eller om anvisningar om bevarande av registreringar från färd- och ljudregistratorer ges av den utredande myndigheten,

A) att registreringar från färd- och ljudregistratorer inte avsiktligt raderas,

B) att färd- och ljudregistatorer avaktiveras omedelbart efter genomförd flygning, och

C) att säkerhetsåtgärder för att bevara registreringarna från färd- och ljudregistratorer vidtas innan han/hon lämnar cockpit."

b) NCC.GEN.145 ska ändras på följande sätt:

i) Rubriken ska ersättas med följande:

"NCC.GEN.145 Hantering av registreringar från färd- och ljudregistratorer: bevarande, uppvisande, skydd och användning".

ii) Led a ska ersättas med följande:

"a) Efter en olycka, ett allvarligt tillbud eller en händelse som identifierats av den utredande myndigheten, ska operatören av ett luftfartyg bevara registrerade data i original under en period av 60 dagar eller till dess att den utredande myndigheten ger andra anvisningar."

iii) Led f ska ersättas med följande:

”f) Utan att det påverkar tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010:

1) Med undantag för att säkerställa ljudregistratorns (CVR) funktionsduglighet, får registreringar från ljudregistratorn inte lämnas ut eller användas, såvida inte

i) det finns ett förfarande för hantering av registreringar från ljudregistratorn (CVR) och utskrifter av dessa,

ii) alla berörda besättningsmedlemmar och all berörd underhållspersonal har gett sitt samtycke, och

iii) de används endast för att upprätthålla eller förbättra säkerheten.

1a. När en registrering från en ljudregistrator (CVR) inspekteras för att säkerställa ljudregistratorns funktionsduglighet ska operatören garantera skyddet av information av privat natur från registreringen, och registreringen får inte lämnas ut eller användas för andra ändamål än att säkerställa ljudregistratorns funktionsduglighet.

2. Registreringar från färdregistrator (FDR) eller datalänk får endast användas för andra ändamål än för utredning av ett haveri eller ett tillbud som måste rapporteras när sådana registreringar

i) används av operatören för luftvärdighets- eller underhållsändamål, eller

ii) är avidentifierade, eller

iii) lämnas ut genom säkra förfaranden”.

c) NCC.IDE.A.160 ska ändras på följande sätt:

i) Led b ska ersättas med följande:

”b) Ljudregistratorn (CVR) ska kunna lagra de data som registrerats under minst

1) de senaste 25 timmarna för flygplan med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) som överstiger 27 000 kg och vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdas den 1 januari 2021 eller senare, eller

2) de senaste 2 timmarna i alla andra fall.”

ii) Led f ska ersättas med följande:

”f) Om ljudregistratorn (CVR) inte kan skjutas ut ska den ha utrustning som hjälper till att lokalisera den när den befinner sig under vatten. Senast den 1 januari 2020 ska utrustningen ha en sändningstid under vatten på minst 90 dagar. Om ljudregistratorn (CVR) kan skjutas ut ska den ha en automatisk nödradiosändare.”

d) I NCC.IDE.A.165 ska led e ersättas med följande:

”e) Om färdregistratorn (FDR) inte kan skjutas ut ska den ha utrustning som hjälper till att lokalisera den när den befinner sig under vatten. Senast den 1 januari 2020 ska utrustningen ha en sändningstid under vatten på minst 90 dagar. Om färdregistratorn (FDR) kan skjutas ut ska den ha en automatisk nödradiosändare.”.

e) I NCC.IDE.A.215 ska led a ersättas med följande:

”a) Flygplan ska vara utrustade med

1) en nödradiosändare (ELT) av valfri typ eller en anordning för lokalisering av luftfartyg som uppfyller kraven i bilaga IV (Del CAT), CAT.GEN.MPA.210, till förordning (EU) nr 965/2012, om flygplanets första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades den 1 juli 2008 eller tidigare,

2) en automatisk nödradiosändare (ELT) eller en anordning för lokalisering av luftfartyg som uppfyller kraven i bilaga IV (Del CAT), CAT.GEN.MPA.210, till förordning (EU) nr 965/2012, om flygplanets första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades efter den 1 juli 2008.”

f) I NCC.IDE.A.170 ska led d ersättas med följande:

”d) Om registratorn inte kan skjutas ut ska den ha utrustning som hjälper till att lokalisera den när den befinner sig under vatten. Senast den 1 januari 2020 ska utrustningen ha en sändningstid under vatten på minst 90 dagar. Om registratorn kan skjutas ut ska den ha en automatisk nödradiosändare.”

g) I NCC.IDE.H.160 ska led f ersättas med följande:

”f) Om ljudregistratorn (CVR) inte kan skjutas ut ska den ha utrustning som hjälper till att lokalisera den när den befinner sig under vatten. Senast den 1 januari 2020 ska utrustningen ha en sändningstid under vatten på minst 90 dagar. Om ljudregistratorn (CVR) kan skjutas ut ska den ha en automatisk nödradiosändare.”

h) I NCC.IDE.H.165 ska led e ersättas med följande:

”e) Om färdregistratorn (FDR) inte kan skjutas ut ska den ha utrustning som hjälper till att lokalisera den när den befinner sig under vatten. Senast den 1 januari 2020 ska utrustningen ha en sändningstid under vatten på minst 90 dagar. Om färdregistratorn (FDR) kan skjutas ut ska den ha en automatisk nödradiosändare.”

i) I NCC.IDE.H.170 ska led d ersättas med följande:

”d) Om registratorn inte kan skjutas ut ska den ha utrustning som hjälper till att lokalisera den när den befinner sig under vatten. Senast den 1 januari 2020 ska utrustningen ha en sändningstid under vatten på minst 90 dagar. Om registratorn kan skjutas ut ska den ha en automatisk nödradiosändare.”

4. Bilaga VIII till förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras på följande sätt:

a) I SPO.GEN.107 a ska punkt 9 ersättas med följande:

”9. Att se till att

i) färd- och ljudregistratorer inte görs obrukbara eller stängs av under flygning,

ii) registreringar från färd- och ljudregistratorer inte avsiktligt raderas vid en händelse som inte är en olycka eller ett allvarligt tillbud som ska rapporteras enligt ORO.GEN.160 a, och,

iii) i händelse av en olycka eller ett allvarligt tillbud, eller om anvisningar om bevarande av registreringar från färd- och ljudregistratorer ges av den utredande myndigheten,

A) att registreringar från färd- och ljudregistratorer inte avsiktligt raderas,

B) att färd- och ljudregistatorer avaktiveras omedelbart efter genomförd flygning, och

C) att säkerhetsåtgärder för att bevara registreringarna från färd- och ljudregistratorer vidtas innan han/hon lämnar cockpit.”

b) SPO.GEN.145 ska ändras på följande sätt:

i) Rubriken ska ersättas med följande:

”SPO.GEN.145 Hantering av registreringar från färd- och ljudregistratorer: bevarande, uppvisande, skydd och användning – verksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg”

ii) Led a ska ersättas med följande:

”a) Efter en olycka, ett allvarligt tillbud eller en händelse som identifierats av den utredande myndigheten, ska operatören av ett luftfartyg bevara registrerade data i original under en period av 60 dagar eller till dess att den utredande myndigheten ger andra anvisningar.”

iii) Led f ska ersättas med följande:

”f) Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EU) nr 996/2010, och med undantag för att säkerställa ljudregistratorns (CVR) funktionsduglighet, får registreringar från ljudregistratorn inte lämnas ut eller användas, såvida inte

i) det finns ett förfarande för hantering av registreringar från ljudregistratorn (CVR) och utskrifter av dessa,

ii) alla berörda besättningsmedlemmar och all berörd underhållspersonal har gett sitt samtycke, och

iii) de används endast för att upprätthålla eller förbättra säkerheten.

När en registrering från en ljudregistrator (CVR) inspekteras för att säkerställa ljudregistratorns funktionsduglighet ska operatören garantera skyddet av information av privat natur från registreringen, och registreringen får inte lämnas ut eller användas för andra ändamål än att säkerställa ljudregistratorns funktionsduglighet.”

c) SPO.IDE.A.140 ska ändras på följande sätt:

i) Led b ska ersättas med följande:

”b) Ljudregistratorn (CVR) ska kunna lagra de data som registrerats under minst

1) de senaste 25 timmarna för flygplan med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) som överstiger 27 000 kg och vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) är utfärdat den 1 januari 2021 eller senare, eller

2) de senaste 2 timmarna i alla andra fall.”

ii) Led f ska ersättas med följande:

”f) Om ljudregistratorn (CVR) inte kan skjutas ut ska den ha utrustning som hjälper till att lokalisera den när den befinner sig under vatten. Senast den 1 januari 2020 ska utrustningen ha en sändningstid under vatten på minst 90 dagar. Om ljudregistratorn (CVR) kan skjutas ut ska den ha en automatisk nödradiosändare.”

d) I SPO.IDE.A.145 ska led e ersättas med följande:

”e) Om färdregistratorn (FDR) inte kan skjutas ut ska den ha utrustning som hjälper till att lokalisera den när den befinner sig under vatten. Senast den 1 januari 2020 ska utrustningen ha en sändningstid under vatten på minst 90 dagar. Om färdregistratorn (FDR) kan skjutas ut ska den ha en automatisk nödradiosändare.”

e) I SPO.IDE.A.150 ska led d ersättas med följande:

”d) Om registratorn inte kan skjutas ut ska den ha utrustning som hjälper till att lokalisera den när den befinner sig under vatten. Senast den 1 januari 2020 ska utrustningen ha en sändningstid under vatten på minst 90 dagar. Om registratorn kan skjutas ut ska den ha en automatisk nödradiosändare.”

f) I SPO.IDE.A.190 ska led a ersättas med följande:

”a) Flygplan ska vara utrustade med

1) en nödradiosändare (ELT) av valfri typ eller en anordning för lokalisering av luftfartyg som uppfyller kraven i bilaga IV (Del CAT), CAT.GEN.MPA.210, till förordning (EU) nr 965/2012, om flygplanets första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades den 1 juli 2008 eller tidigare,

2) en automatisk nödradiosändare (ELT) eller en anordning för lokalisering av luftfartyg som uppfyller kraven i bilaga IV (Del CAT), CAT.GEN.MPA.210, till förordning (EU) nr 965/2012, om flygplanets första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades efter den 1 juli 2008, eller

3) en nödradiosändare för överlevnad (ELT(S)) eller en personlig nödradiosändare (*Personal Locator Beacon*, PLB), som ska bäras av en besättningsmedlem eller uppdragsspecialist, när flygplanet är certifierat för en operativ kabinkonfiguration för befordran av högst sex passagerare.”

g) I SPO.IDE.H.140 ska led f ersättas med följande:

”f) Om ljudregistratorn (CVR) inte kan skjutas ut ska den ha utrustning som hjälper till att lokalisera den när den befinner sig under vatten. Senast den 1 januari 2020 ska utrustningen ha en sändningstid under vatten på minst 90 dagar. Om ljudregistratorn (CVR) kan skjutas ut ska den ha en automatisk nödradiosändare.”

h) I SPO.IDE.H.145 ska led e ersättas med följande:

”e) Om färdregistratorn (FDR) inte kan skjutas ut ska den ha utrustning som hjälper till att lokalisera den när den befinner sig under vatten. Senast den 1 januari 2020 ska utrustningen ha en sändningstid under vatten på minst 90 dagar. Om färdregistratorn (FDR) kan skjutas ut ska den ha en automatisk nödradiosändare.”

i) I SPO.IDE.H.150 ska led d ersättas med följande:

”d) Om registratorn inte kan skjutas ut ska den ha utrustning som hjälper till att lokalisera den när den befinner sig under vatten. Senast den 1 januari 2020 ska utrustningen ha en sändningstid under vatten på minst 90 dagar. Om registratorn kan skjutas ut ska den ha en automatisk nödradiosändare.”