

RÄTTELSE

Rättelse till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 604/2013 av den 26 juni 2013 om kriterier och mekanismer för att avgöra vilken medlemsstat som är ansvarig för att pröva en ansökan om internationellt skydd som en tredjelandsmedborgare eller en statslös person har lämnat in i någon medlemsstat

(Europeiska unionens officiella tidning L 180 av den 29 juni 2013)

Sidan 50, artikel 34.5, fjärde meningen

I stället för: "Om de undersökningar som utförs av den anmodade medlemsstat som inte har hållit fristen undanhåller uppgifter som visar att den är ansvarig, kan den medlemsstaten inte återropa utgången av den tidsfrist som föreskrivs i artiklarna 21, 23 och 24 som skäl för att vägra att tillmötesgå en framställan om övertagande eller återtagande."

ska det stå: "Om de undersökningar som utförs av den anmodade medlemsstat som inte har hållit fristen resulterar i uppgifter som visar att den är ansvarig, kan den medlemsstaten inte återropa utgången av den tidsfrist som föreskrivs i artiklarna 21, 23 och 24 som skäl för att vägra att tillmötesgå en framställan om övertagande eller återtagande."

Rättelse till kommissionens förordning (EU) nr 800/2013 av den 14 augusti 2013 om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008

(Europeiska unionens officiella tidning L 227 av den 24 augusti 2013)

Frasen "Avläst kurshastighet" ska ersättas med "Indikerad fart" i hela förordningen, i förekommande fall med bibehållande av gemen begynnelsebokstav.

Sidan 2, artikel 1.4 (ändring av artikel 5.2)

I stället för: "4. I artikel 5.2 ska ordet "CAT" strykas ur den första meningen (gäller ej den svenska versionen)."

ska det stå: "4. I artikel 5.2 ska orden "som utför kommersiell flygtransport" strykas i första meningen."

Sidan 3, artikel 1.10 (ny definition 44, led d)

I stället för: "d) Ett mycket lätt rotorluftfartyg (*Very Light Rotorcraft*) som har högst 600 kg MTOM, har ett enkelt utförande, är konstruerat för att bära högst två personer och inte drivs med turbin- och/eller raketmotorer; begränsat till VFR-verksamhet under dag."

ska det stå: "d) Ett mycket lätt rotorluftfartyg (*Very Light Rotorcraft*) som har högst 600 kg MTOM, har ett enkelt utförande, är konstruerat för att bära högst två personer och inte drivs med turbin- och/eller raketmotorer; begränsat till VFR-verksamhet under dager."

Sidan 3, artikel 1.10 (ny definition 126)

I stället för: "126. flygplats med godkända väderminima: en lämplig flygplats för vilken väderrapporter eller prognoser, eller en kombination av dessa, visar att väderförhållandena vid den förutsedda tidpunkten för användning kommer att uppfylla eller vara gynnsammare än flygplatsens operativa minima, och för vilken rapporterna om banbeskaffenhet visar att landning kan genomföras på ett säkert sätt."

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

Sidan 4, artikel 1.14 (ersättande av texten i ARO.GEN.300 a i bilaga II, punkt 4)

I stället för: ”4) genomförandet av lämpliga säkerhetsåtgärder som bemyndigats av den behöriga myndigheten enligt ARO.GEN.135 c och d.”

ska det stå: ”4) genomförandet av lämpliga säkerhetsåtgärder som fastställts av den behöriga myndigheten enligt ARO.GEN.135 c och d.”.

Sidan 11, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.GEN.106 a.6

I stället för: ”6) Att en flygning inte fortsätts bortom närmaste flygplats eller utlandningsplats med godkända väderminima om en flygbesättningsmedlems förmåga att fullgöra sina uppgifter är kraftigt begränsad på grund av till exempel trötthet, sjukdom eller syrebrist.”

ska det stå: ”6) Att en flygning inte fortsätts bortom närmaste vädermässigt användbara flygplats eller utlandningsplats om en flygbesättningsmedlems förmåga att fullgöra sina uppgifter är kraftigt begränsad på grund av till exempel trötthet, sjukdom eller syrebrist.”.

Sidan 11, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.GEN.106 d

I stället för: ”d) Trots vad som sägs i punkt a.6 kan befälhavaren vid en flygning med flerpilotsbesättning fortsätta en flygning bortom närmaste flygplats med godkända väderminima om det finns lämpliga riskreducerande förfaranden.”

ska det stå: ”d) Trots vad som sägs i punkt a.6 får befälhavaren vid en flygning med flerpilotsbesättning fortsätta en flygning bortom närmaste vädermässigt användbara flygplats om det finns lämpliga riskreducerande förfaranden.”.

Sidan 15, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.OP.110 b.7

I stället för: ”7) Lägsta höjd för hinderfrihet för instrumentinflygning.”

ska det stå: ”7) Lägsta höjd för hinderfrihet (OCA/H) för instrumentinflygning.”.

Sidan 15, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.OP.111 a

I stället för: ”a) Den beslutshöjd (DH) som ska tillämpas för en icke-precisionsinflygning (NPA) med hjälp av CDFAteknik (kontinuerlig plané under den slutliga inflygningen), en inflygningsprocedur med höjdstyrning (APV) eller kategori I-verksamhet (CAT I) får inte vara lägre än det högsta av följande värden:”

ska det stå: ”a) Den beslutshöjd (DH) som ska tillämpas för en icke-precisionsinflygning (NPA) med hjälp av CDFAteknik (kontinuerlig plané under den slutliga inflygningen), en inflygningsprocedur med vägledning i höjddled (APV) eller kategori I-verksamhet (CAT I) får inte vara lägre än det högsta av följande värden:”.

Sidan 15, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.OP.111, tabell 1 andra raden

I stället för: ”Globalt system för satellitnavigering (GNSS)/satellitbaserat förstärkningssystem (SBAS) (inflygning med lateral precision och höjdstyrning [LPV])”

ska det stå: ”Globalt system för satellitnavigering (GNSS)/satellitbaserat förstärkningssystem (SBAS) (inflygning med lateral precision och vägledning i höjddled [LPV])”.

Sidan 17, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.OP.130 a.1 i och ii

I stället för: ”i) Under dag, för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen och därefter flyga minst 30 minuter på normal marschhöjd, eller

- ii) på natten, för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen och därefter flyga minst 45 minuter på normal marschhöjd.”
- ska det stå:*
- i) Under dager, för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen och därefter flyga minst 30 minuter på normal marschhöjd, eller
- ii) under mörker, för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen och därefter flyga minst 45 minuter på normal marschhöjd.”.

Sidan 18, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.OP.131 a.2 i och ii

- I stället för:*
- i) När inget alternativ krävs eller det inte finns någon alternativflygplats med godkända väderminima tillgänglig, för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen/utlandningsplatsen och därefter för att flyga minst 30 minuter i fart för väntläge 450 m (1 500 fot) ovanför destinationsflygplatsen/utlandningsplatsen under normala temperaturförhållanden och genomföra en inflygning och landning, eller
- ii) när det krävs ett alternativ, för att flyga och genomföra en inflygning och en avbruten inflygning vid den avsedda landningsflygplatsen/utlandningsplatsen och därefter
- A) flyga till det angivna alternativet, och
- B) flyga i 30 minuter i fart för väntläge 450 m (1 500 fot) ovanför alternativflygplatsen/utlandningsplatsen under normala temperaturförhållanden och genomföra inflygning och landning.”
- ska det stå:*
- i) När inget alternativ krävs eller det inte finns någon vädermässigt användbar alternativflygplats tillgänglig, för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen/utlandningsplatsen och därefter för att flyga i 30 minuter i fart för väntläge 450 m (1 500 fot) ovanför destinationsflygplatsen/utlandningsplatsen under standardtemperaturförhållanden och genomföra en inflygning och landning, eller
- ii) när det krävs ett alternativ, för att flyga till och genomföra en inflygning och en avbruten inflygning vid den avsedda landningsflygplatsen/utlandningsplatsen och därefter
- A) flyga till det angivna alternativet, och
- B) flyga i 30 minuter i fart för väntläge 450 m (1 500 fot) ovanför alternativflygplatsen/utlandningsplatsen under standardtemperaturförhållanden och genomföra inflygning och landning.”.

Sidan 19, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.OP.150 a

- I stället för:*
- a) För flygningar enligt instrumentflygreglerna ska befälhavaren ange minst en alternativ startflygplats med godkända väderminima i färdplanen om väderförhållandena vid startflygplatsen uppfyller eller är mindre gynnsamma än tillämpliga operativa minima för flygplatsen eller om det inte skulle vara möjligt att återvända till startflygplatsen av andra skäl.”
- ska det stå:*
- a) För flygningar enligt instrumentflygreglerna ska befälhavaren ange minst en vädermässigt användbar alternativ startflygplats i färdplanen om väderförhållandena vid startflygplatsen uppfyller eller är mindre gynnsamma än tillämpliga operativa minima för flygplatsen eller om det inte skulle vara möjligt att återvända till startflygplatsen av andra skäl.”.

Sidan 19, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.OP.150 b 1 och 2

- I stället för:*
- 1) För tvåmotoriga flygplan inte mer än ett avstånd som motsvarar en flygtid på en timme i marschhastighet med en motor i vindstilla under normalförhållanden.
- 2) För flygplan med tre motorer eller fler inte mer än ett avstånd som motsvarar en flygtid på två timmar i marschhastighet med en motor ur funktion (OEI) enligt luftfartygets flyghandbok i vindstilla under normalförhållanden.”
- ska det stå:*
- 1) För tvåmotoriga flygplan inte mer än ett avstånd som motsvarar en flygtid på en timme i marschhastighet med en motor i vindstilla under standardförhållanden.
- 2) För flygplan med tre motorer eller fler inte mer än ett avstånd som motsvarar en flygtid på två timmar i marschhastighet med en motor ur funktion (OEI) enligt luftfartygets flyghandbok i vindstilla under standardförhållanden.”.

Sidan 19, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.OP.151 inledningsfrasen

I stället för: "För flygningar enligt instrumentflygreglerna (IFR) ska befälhavaren ange minst en alternativ destinationsflygplats med godkända väderminima i färdplanen, om inte"

ska det stå: "För flygningar enligt instrumentflygreglerna (IFR) ska befälhavaren ange minst en vädermässigt användbar alternativ destinationsflygplats i färdplanen, om inte".

Sidan 19, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.OP.152 inledningsfrasen

I stället för: "För flygningar enligt instrumentflygreglerna (IFR) ska befälhavaren ange minst en alternativ destinationsflygplats med godkända väderminima i färdplanen, om inte"

ska det stå: "För flygningar enligt instrumentflygreglerna (IFR) ska befälhavaren ange minst en vädermässigt användbar alternativ destinationsflygplats i färdplanen, om inte".

Sidan 22, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.OP.205 b

I stället för: "b) Befälhavaren ska regelbundet kontrollera att mängden användbart återstående bränsle under flygning inte är mindre än den bränslemängd som krävs för att fortsätta till en flygplats eller utlandningsplats med godkända väderminima, med den planerade mängden reservbränsle enligt NCC.OP.130 eller NCC.OP.131."

ska det stå: "b) Befälhavaren ska regelbundet kontrollera att mängden användbart återstående bränsle under flygning inte är mindre än den bränslemängd som krävs för att fortsätta till en vädermässigt användbar flygplats eller utlandningsplats, med den planerade mängden reservbränsle enligt NCC.OP.130 eller NCC.OP.131."

Sidan 27, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.IDE.A.100 b.7

I stället för: "7) Ankare och utrustning för förtöjning."

ska det stå: "7) Drivankare och utrustning för förtöjning."

Sidan 27, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.IDE.A.115 inledningsfrasen

I stället för: "Flygplan som brukas på natten ska vara utrustade med"

ska det stå: "Flygplan som brukas under mörker ska vara utrustade med".

Sidan 28, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.IDE.A.120 a

I stället för: "a) Flygplan som brukas enligt VFR under dag ska vara försedda med utrustning för att mäta och visa följande:"

ska det stå: "a) Flygplan som brukas enligt VFR under dager ska vara försedda med utrustning för att mäta och visa följande:"

Sidan 28, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.IDE.A.120 b

I stället för: "b) Flygplan som brukas enligt visuella väderförhållanden (VMC) över vatten och utan land i sikte eller enligt VMC på natten, eller under förhållanden där flygplanet inte kan hållas kvar i den önskade flygbanan utan hänvisning till ett eller flera ytterligare instrument ska, utöver det som anges i punkt a, vara utrustade med"

ska det stå: "b) Flygplan som brukas enligt visuella väderförhållanden (VMC) över vatten och utan land i sikte eller enligt VMC under mörker, eller under förhållanden där flygplanet inte kan hållas kvar i den önskade flygbanan utan hänvisning till ett eller flera ytterligare instrument ska, utöver det som anges i punkt a, vara utrustade med".

Sidan 29, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.IDE.A.125 f

I stället för: "f) en karthållare som är placerad i en position som ger god läsbarhet, och som kan belysas för nattoperationer,"

ska det stå: "f) en karthållare som är placerad i en position som ger god läsbarhet, och som kan belysas för mörkerflygning,".

Sidan 30, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.IDE.A.145

I stället för: "Följande flygplan ska vara utrustade med flygburen väderradarutrustning när de brukas på natten eller under instrumentväderförhållanden (IMC) i områden där åskväder eller andra potentiellt riskfyllda väderförhållanden, som anses möjliga att upptäcka med flygburen väderradarutrustning, kan förväntas längs sträckan:"

ska det stå: "Följande flygplan ska vara utrustade med flygburen väderradarutrustning när de brukas under mörker eller under instrumentväderförhållanden (IMC) i områden där åskväder eller andra potentiellt riskfyllda väderförhållanden, som anses möjliga att upptäcka med flygburen väderradarutrustning, kan förväntas längs sträckan:".

Sidan 30, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.IDE.A.150

I stället för: "**NCC.IDE.A.150 Tillägsutrustning för verksamhet under isbildningsförhållanden på natten**

- a) Flygplan som brukas under förväntade eller faktiska isbildningsförhållanden på natten ska vara utrustade med en anordning för att belysa eller upptäcka isbildning.
- b) Metoden för att belysa isbildningen får inte orsaka bländning eller reflektioner som skulle göra det svårt för flygbesättningsmedlemmar att utföra sina arbetsuppgifter."

ska det stå: "**NCC.IDE.A.150 Tillägsutrustning för verksamhet under isbildningsförhållanden under mörker**

- a) Flygplan som brukas under förväntade eller faktiska isbildningsförhållanden under mörker ska vara utrustade med en anordning för att belysa eller upptäcka isbildning.
- b) Metoden för att belysa isbildningen får inte orsaka bländning eller reflektioner som skulle göra det svårt för flygbesättningsmedlemmarna att utföra sina arbetsuppgifter."

Sidan 33, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.IDE.A.195 b.1 i, ii och iii

I stället för:

- i) 100 % av passagerarna för den period när kabintryckshöjden överstiger 15 000 fot, men under alla omständigheter inte mindre än tio minuters förbrukning,
- ii) minst 30 % av passagerarna för den period när, på grund av tryckförlust och med beaktande av flygningens omständigheter, tryckhöjden i passagerarutrymmet kommer att ligga mellan 14 000 fot och 15 000 fot, och
- iii) minst 10 % av passagerarna för en period som är längre än 30 minuter när tryckhöjden i passagerarutrymmet kommer att ligga mellan 10 000 fot och 14 000 fot,"

ska det stå:

- i) 100 % av passagerarna för varje period när kabintryckshöjden överstiger 15 000 fot, men under alla omständigheter inte mindre än tio minuters förbrukning,
- ii) minst 30 % av passagerarna för varje period när, på grund av tryckförlust och med beaktande av flygningens omständigheter, tryckhöjden i passagerarutrymmet kommer att ligga mellan 14 000 fot och 15 000 fot, och
- iii) minst 10 % av passagerarna för varje period som är längre än 30 minuter när tryckhöjden i passagerarutrymmet kommer att ligga mellan 10 000 fot och 14 000 fot,".

Sidan 33, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.IDE.A.195 c.2

I stället för: "2) syrgasmasker för ögonblicklig användning för flygbesättningsmedlemmar"

ska det stå: "2) syrgasmasker av snabbt applicerbar typ för flygbesättningsmedlemmar".

Sidan 33, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.IDE.A.200 b.1 och 2

I stället för: "1) samtliga besättningsmedlemmar och minst 10 % av passagerarna för en period som är längre än 30 minuter när tryckhöjden i passagerarutrymmet kommer att ligga mellan 10 000 fot och 13 000 fot, och
2) alla besättningsmedlemmar och passagerare för den period när tryckhöjden i passagerarutrymmena kommer att ligga över 13 000 fot."

ska det stå: "1) samtliga besättningsmedlemmar och minst 10 % av passagerarna för varje period som är längre än 30 minuter när tryckhöjden i passagerarutrymmet kommer att ligga mellan 10 000 fot och 13 000 fot, och
2) alla besättningsmedlemmar och passagerare för varje period när tryckhöjden i passagerarutrymmena kommer att ligga över 13 000 fot."

Sidan 34, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.IDE.A.220 c.1

I stället för: "1) ett ankare och annan utrustning som behövs för att underlätta förtöjning, förankring eller manövrering av flygplanet på vatten och som lämpar sig för flygplanets storlek, vikt och flygegenskaper, och"

ska det stå: "1) ett drivankare och annan utrustning som behövs för att underlätta förtöjning, förankring eller manövrering av flygplanet på vatten och som lämpar sig för flygplanets storlek, vikt och flygegenskaper, och"

Sidan 35, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.IDE.A.240 b

I stället för: "b) Flygplan som brukas enligt IFR eller på natten ska vara utrustade med en sändningstangent på den manuella skev- och höjdroderkontrollen för varje föreskriven flygbesättningsmedlem."

ska det stå: "b) Flygplan som brukas enligt IFR eller under mörker ska vara utrustade med en sändningstangent på den manuella skev- och höjdroderkontrollen för varje föreskriven flygbesättningsmedlem."

Sidan 35, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.IDE.A.245 a

I stället för: "a) Flygplan som brukas enligt IFR eller på natten, eller när det krävs enligt tillämpliga luftrumskrav, ska vara utrustade med radiokommunikationsutrustning som, under normala utsändningsförhållanden, ska kunna"

ska det stå: "a) Flygplan som brukas enligt IFR eller under mörker, eller när det krävs enligt tillämpliga luftrumskrav, ska vara utrustade med radiokommunikationsutrustning som, under normala utsändningsförhållanden, ska kunna"

Sidan 37, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.IDE.H.100 b.6

I stället för: "6) Ankare och utrustning för förtöjning."

ska det stå: "6) Drivankare och utrustning för förtöjning."

Sidan 37, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.IDE.H.115 inledningsfrasen

I stället för: "Helikoptrar som brukas på natten ska vara utrustade med"

ska det stå: "Helikoptrar som brukas under mörker ska vara utrustade med"

Sidan 37, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.IDE.H.115 c

I stället för: "c) landningsstrålkastare,"

ska det stå: "c) en landningsstrålkastare,"

Sidan 37, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.IDE.H.120 a

I stället för: "a) Helikoptrar som brukas enligt visuelflygregler (VFR) under dag ska vara försedda med utrustning för att mäta och indikera följande"

ska det stå: "a) Helikoptrar som brukas enligt visuelflygregler (VFR) under dager ska vara försedda med utrustning för att mäta och indikera följande".

Sidan 38, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.IDE.H.120 b

I stället för: "b) Helikoptrar som brukas enligt visuella väderförhållanden (VMC) över vatten och utan land i sikte, eller enligt VMC på natten, eller när sikten är under 1 500 meter, eller under förhållanden där helikoptern inte kan hållas kvar i den önskade flygbanan utan hänvisning till ett eller flera ytterligare instrument ska, utöver det som anges i punkt a, vara utrustade med"

ska det stå: "b) Helikoptrar som brukas enligt visuella väderförhållanden (VMC) över vatten och utan land i sikte, eller enligt VMC under mörker, eller när sikten är under 1 500 meter, eller under förhållanden där helikoptern inte kan hållas kvar i den önskade flygbanan utan hänvisning till ett eller flera ytterligare instrument ska, utöver det som anges i punkt a, vara utrustade med".

Sidan 39, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.IDE.H.125 f

I stället för: "f) en karthållare som är placerad i en position som ger god läsbarhet, och som kan belysas för nattoperationer, och"

ska det stå: "f) en karthållare som är placerad i en position som ger god läsbarhet, och som kan belysas för mörkerflygning, och".

Sidan 39, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.IDE.H.145

I stället för: "Helikoptrar med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av fler än nio passagerare och som brukas enligt IFR eller på natten ska vara utrustade med flygburen väderradarutrustning om aktuella väderrapporter visar att åskväder eller andra potentiellt riskfyllda väderförhållanden, som anses möjliga att upptäcka med flygburen väderradarutrustning, kan förväntas längs den sträcka som ska flygas."

ska det stå: "Helikoptrar med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av fler än nio passagerare och som brukas enligt IFR eller under mörker ska vara utrustade med flygburen väderradarutrustning om aktuella väderrapporter visar att åskväder eller andra potentiellt riskfyllda väderförhållanden, som anses möjliga att upptäcka med flygburen väderradarutrustning, kan förväntas längs den sträcka som ska flygas."

Sidan 39, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.IDE.H.150

I stället för: "**NCC.IDE.H.150 Tilläggsutrustning för verksamhet under isbildningsförhållanden på natten**

- a) Helikoptrar som brukas under förväntade eller verkliga isbildningsförhållanden på natten ska vara utrustade med en anordning för att belysa eller upptäcka isbildning.
- b) Metoden för att belysa isbildningen får inte orsaka bländning eller reflektioner som skulle göra det svårt för flygbesättningsmedlemmar att utföra sina arbetsuppgifter."

ska det stå: "**NCC.IDE.H.150 Tilläggsutrustning för verksamhet under isbildningsförhållanden under mörker**

- a) Helikoptrar som brukas under förväntade eller verkliga isbildningsförhållanden under mörker ska vara utrustade med en anordning för att belysa eller upptäcka isbildning.
- b) Metoden för att belysa isbildningen får inte orsaka bländning eller reflektioner som skulle göra det svårt för flygbesättningsmedlemmarna att utföra sina arbetsuppgifter."

Sidan 41, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.IDE.H.200 b.1 och b.2

I stället för: "1) samtliga besättningsmedlemmar och minst 10 % av passagerarna under en period som är längre än 30 minuter när tryckhöjden i passagerarutrymmet kommer att ligga mellan 10 000 fot och 13 000 fot, och

- 2) alla besättningsmedlemmar och passagerare för den period när tryckhöjden i passagerarutrymmet kommer att ligga över 13 000 fot.”
- ska det stå:* ”1) samtliga besättningsmedlemmar och minst 10 % av passagerarna under varje period som är längre än 30 minuter när tryckhöjden i passagerarutrymmet kommer att ligga mellan 10 000 fot och 13 000 fot, och
- 2) alla besättningsmedlemmar och passagerare för varje period när tryckhöjden i passagerarutrymmet kommer att ligga över 13 000 fot.”.

Sidan 43, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.IDE.H.231a

- I stället för:* ”a) Om väderrapporter eller prognoser som är tillgängliga för befälhavaren anger att havstemperaturen kommer att ligga under plus 10 °C under flygningen eller när bedömd räddningstid överstiger beräknad överlevnadstid, eller när flygningen är planerad att utföras på natten, ska alla personer ombord bära en överlevnadsdräkt.”
- ska det stå:* ”a) Om väderrapporter eller prognoser som är tillgängliga för befälhavaren anger att havstemperaturen kommer att ligga under plus 10 °C under flygningen eller när bedömd räddningstid överstiger beräknad överlevnadstid, eller när flygningen är planerad att utföras under mörker, ska alla personer ombord bära en överlevnadsdräkt.”.

Sidan 44, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.IDE.H.232 a

- I stället för:* ”a) ett ankare och annan utrustning som är nödvändiga för att underlätta förtöjning, ankring eller manövrering av helikoptern på vatten och som är lämpliga i förhållande till dess storlek, vikt och flygegenskaper samt”
- ska det stå:* ”a) ett drivankare och annan utrustning som är nödvändig för att underlätta förtöjning, ankring eller manövrering av helikoptern på vatten och som är lämplig i förhållande till dess storlek, vikt och flygegenskaper samt”.

Sidan 44, bilaga III (införande av ny bilaga VI) NCC.IDE.H.245 a

- I stället för:* ”a) Helikoptrar som brukas enligt IFR eller på natten, eller när det krävs enligt tillämpliga luftrumskrav, ska vara utrustade med radiokommunikationsutrustning som, under normala utsändningsförhållanden, ska kunna”
- ska det stå:* ”a) Helikoptrar som brukas enligt IFR eller under mörker, eller när det krävs enligt tillämpliga luftrumskrav, ska vara utrustade med radiokommunikationsutrustning som, under normala utsändningsförhållanden, ska kunna”.

Sidan 47, bilaga IV (införande av ny bilaga VII) NCO.GEN.105 a.6

- I stället för:* ”6) Att en flygning inte fortsätts bortom närmaste flygplats eller utlandningsplats med godkända väderminima om befälhavarens förmåga att fullgöra sina uppgifter är kraftigt begränsad på grund av till exempel trötthet, sjukdom eller syrebrist.”
- ska det stå:* ”6) Att en flygning inte fortsätts bortom närmaste vädermässigt användbara flygplats eller utlandningsplats om befälhavarens förmåga att fullgöra sina uppgifter är kraftigt begränsad på grund av till exempel trötthet, sjukdom eller syrebrist.”.

Sidan 50, bilaga IV (införande av ny bilaga VII) NCO.OP.110 b.7

- I stället för:* ”7) Lägsta höjd för hinderfrihet för instrumentinflygning.”
- ska det stå:* ”7) Lägsta höjd för hinderfrihet (OCA/H) för instrumentinflygning.”.

Sidan 51, bilaga IV (införande av ny bilaga VII) NCO.OP.111 a

- I stället för:* ”a) Den beslutshöjd (DH) som ska tillämpas för en icke-precisionsinflygning (NPA) med hjälp av CDFAteknik (kontinuerlig plané under den slutliga inflygningen), en inflygningsprocedur med höjdstyrning (APV) eller kategori I-verksamhet (CAT I) får inte vara lägre än det högsta av följande värden:”

ska det stå: "a) Den beslutshöjd (DH) som ska tillämpas för en icke-precisionsinflygning (NPA) med hjälp av CDFA-teknik (kontinuerlig plané under den slutliga inflygningen), en inflygningsprocedur med vägledning i höjddled (APV) eller kategori I-verksamhet (CAT I) får inte vara lägre än det högsta av följande värden:".

Sidan 51, bilaga IV (införande av ny bilaga VII) NCO.OP.111 tabell 1, andra raden

I stället för: "Globalt system för satellitnavigering (GNSS)/satellitbaserat förstärkningssystem (SBAS) (inflygning med lateral precision och höjdstyrning [LPV])"

ska det stå: "Globalt system för satellitnavigering (GNSS)/satellitbaserat förstärkningssystem (SBAS) (inflygning med lateral precision och vägledning i höjddled [LPV])".

Sidan 53, bilaga IV (införande av ny bilaga VII) NCO.OP.125 a.1 i, ii och iii

I stället för:

- "i) Under dag, vid start och landning på samma flygplats/landningsplats och när luftfartyget alltid befinner sig inom synhåll för den flygplatsen/landningsplatsen, för att flyga den avsedda flygvägen och därefter flyga minst 10 minuter på normal marschhöjd.
- ii) Under dag, för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen och därefter flyga minst 30 minuter på normal marschhöjd.
- iii) På natten, för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen och därefter flyga minst 45 minuter på normal marschhöjd."

ska det stå:

- "i) Under dager, vid start och landning på samma flygplats/landningsplats och när luftfartyget alltid befinner sig inom synhåll för den flygplatsen/landningsplatsen, för att flyga den avsedda flygvägen och därefter flyga minst 10 minuter på normal marschhöjd.
- ii) Under dager, för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen och därefter flyga minst 30 minuter på normal marschhöjd.
- iii) Under mörker, för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen och därefter flyga minst 45 minuter på normal marschhöjd."

Sidan 54, bilaga IV (införande av ny bilaga VII) NCO.OP.126 a.2 i och ii

I stället för:

- "i) När inget alternativ krävs eller det inte finns någon alternativflygplats med godkända väderminima tillgänglig, för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen/utelandningsplatsen och därefter för att flyga minst 30 minuter i fart för väntläge 450 m (1 500 fot) ovanför destinationsflygplatsen/utelandningsplatsen under normala temperaturförhållanden och genomföra en inflygning och landning, eller
- ii) när det krävs ett alternativ, för att flyga och genomföra en inflygning och en avbruten inflygning vid den avsedda landningsflygplatsen/utelandningsplatsen och därefter"

ska det stå:

- "i) När inget alternativ krävs eller det inte finns någon vädermässigt användbar alternativflygplats tillgänglig, för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen/utelandningsplatsen och därefter för att flyga i 30 minuter i fart för väntläge 450 m (1 500 fot) ovanför destinationsflygplatsen/utelandningsplatsen under standardtemperaturförhållanden och genomföra en inflygning och landning, eller
- ii) när det krävs ett alternativ, för att flyga till och genomföra en inflygning och en avbruten inflygning vid den avsedda landningsflygplatsen/utelandningsplatsen och därefter".

Sidan 54, bilaga IV (införande av ny bilaga VII) NCO.OP.126 a.2 ii B

I stället för: "B) flyga i 30 minuter i fart för väntläge 450 m (1 500 fot) ovanför alternativflygplatsen/utelandningsplatsen under normala temperaturförhållanden och genomföra en inflygning och landning."

ska det stå: "B) flyga i 30 minuter i fart för väntläge 450 m (1 500 fot) ovanför alternativflygplatsen/utelandningsplatsen under standardtemperaturförhållanden och genomföra en inflygning och landning."

Sidan 55, bilaga IV (införande av ny bilaga VII) NCO.OP.140 inledningsfrasen

I stället för: "För flygningar enligt instrumentflygreglerna (IFR) ska befälhavaren ange minst en alternativ destinationsflygplats med godkända väderminima i färdplanen, om inte"

ska det stå: "För flygningar enligt instrumentflygreglerna (IFR) ska befälhavaren ange minst en vädermässigt användbar alternativ destinationsflygplats i färdplanen, om inte".

Sidan 55, bilaga IV (införande av ny bilaga VII) NCO.OP.141 inledningsfrasen

I stället för: "För flygningar enligt instrumentflygreglerna (IFR) ska befälhavaren ange minst en alternativ destinationsflygplats med godkända väderminima i färdplanen, om inte"

ska det stå: "För flygningar enligt instrumentflygreglerna (IFR) ska befälhavaren ange minst en vädermässigt användbar alternativ destinationsflygplats i färdplanen, om inte".

Sidan 57 bilaga IV (införande av ny bilaga VII) NCO.OP.185

I stället för: "Befälhavaren ska regelbundet kontrollera att mängden användbart återstående bränsle under flygning eller, i fråga om ballonger, mängden användbar återstående ballast inte är mindre än den mängd bränsle eller ballast som krävs för att fortsätta till en flygplats eller utlandningsplats med godkända väderminima, med den planerade mängden reservbränsle enligt NCO.OP.125, NCO.OP.126 eller NCO.OP.127."

ska det stå: "Befälhavaren ska regelbundet kontrollera att mängden användbart återstående bränsle under flygning eller, i fråga om ballonger, mängden användbar återstående ballast inte är mindre än den mängd bränsle eller ballast som krävs för att fortsätta till en vädermässigt användbar flygplats eller utlandningsplats, med den planerade mängden reservbränsle enligt NCO.OP.125, NCO.OP.126 eller NCO.OP.127".

Sidan 58, bilaga IV (införande av ny bilaga VII) NCO.IDE.A.100 b.6

I stället för: "6) Ankare och utrustning för förtöjning."

ska det stå: "6) Drivankare och utrustning för förtöjning."

Sidan 59, bilaga IV (införande av ny bilaga VII) NCO.IDE.A.115 inledningsfrasen

I stället för: "Flygplan som brukas på natten ska vara utrustade med"

ska det stå: "Flygplan som brukas under mörker ska vara utrustade med".

Sidan 59, bilaga IV (införande av ny bilaga VII) NCO.IDE.A.120 a

I stället för: "a) Flygplan som brukas enligt VFR under dag ska vara försedda med utrustning för att mäta och visa följande:"

ska det stå: "a) Flygplan som brukas enligt VFR under dager ska vara försedda med utrustning för att mäta och visa följande:"

Sidan 59, bilaga IV (införande av ny bilaga VII) NCO.IDE.A.120 b

I stället för: "b) Flygplan som brukas enligt visuella väderförhållanden (VMC) på natten eller under förhållanden där flygplanet inte kan hållas kvar i den önskade flygbanan utan hänvisning till ett eller flera ytterligare instrument ska, utöver det som anges i punkt a, vara utrustade med"

ska det stå: "b) Flygplan som brukas enligt visuella väderförhållanden (VMC) under mörker eller under förhållanden där flygplanet inte kan hållas kvar i den önskade flygbanan utan hänvisning till ett eller flera ytterligare instrument ska, utöver det som anges i punkt a, vara utrustade med".

Sidan 61, bilaga IV (införande av ny bilaga VII) NCO.IDE.A.150 b.1 i, ii och iii

- I stället för:*
- i) 100 % av passagerarna för den period när kabintryckshöjden överstiger 15 000 fot, men under alla omständigheter inte mindre än tio minuters förbrukning,
 - ii) minst 30 % av passagerarna för den period när, på grund av tryckförlust och med beaktande av flygningens omständigheter, tryckhöjden i passagerarutrymmena kommer att ligga mellan 14 000 fot och 15 000 fot,
 - iii) minst 10 % av passagerarna för en period som är längre än 30 minuter när tryckhöjden i passagerarutrymmena kommer att ligga mellan 10 000 fot och 14 000 fot,”
- ska det stå:*
- i) 100 % av passagerarna för varje period när kabintryckshöjden överstiger 15 000 fot, men under alla omständigheter inte mindre än tio minuters förbrukning,
 - ii) minst 30 % av passagerarna för varje period när, på grund av tryckförlust och med beaktande av flygningens omständigheter, tryckhöjden i passagerarutrymmena kommer att ligga mellan 14 000 fot och 15 000 fot,
 - iii) minst 10 % av passagerarna för varje period som är längre än 30 minuter när tryckhöjden i passagerarutrymmena kommer att ligga mellan 10 000 fot och 14 000 fot,”.

Sidan 64, bilaga IV (införande av ny bilaga VII) NCO.IDE.H.100 b.5

I stället för: ”5) Ankare och utrustning för förtöjning.”

ska det stå: ”5) Drivankare och utrustning för förtöjning.”

Sidan 65, bilaga IV (införande av ny bilaga VII) NCO.IDE.H.115 inledningsfrasen

I stället för: ”Helikoptrar som brukas på natten ska vara utrustade med”

ska det stå: ”Helikoptrar som brukas under mörker ska vara utrustade med”.

Sidan 65 bilaga IV (införande av ny bilaga VII) NCO.IDE.H.115 c

I stället för: ”c) landningsstrålkastare,”

ska det stå: ”c) en landningsstrålkastare,”.

Sidan 65, bilaga IV (införande av ny bilaga VII) NCO.IDE.H.120 a

I stället för: ”a) Helikoptrar som brukas enligt visuelflygregler (VFR) under dag ska vara försedda med utrustning för att mäta och visa följande:”

ska det stå: ”a) Helikoptrar som brukas enligt visuelflygregler (VFR) under dager ska vara försedda med utrustning för att mäta och visa följande:”.

Sidan 65, bilaga IV (införande av ny bilaga VII) NCO.IDE.H.120 b

I stället för: ”b) Helikoptrar som brukas enligt visuella väderförhållanden (VMC) på natten eller när sikten är under 1 500 meter eller under förhållanden där helikoptern inte kan hållas kvar i den önskade flygbanan utan hänvisning till ett eller flera ytterligare instrument ska, utöver det som anges i punkt a, vara försedda med”

ska det stå: ”b) Helikoptrar som brukas enligt visuella väderförhållanden (VMC) under mörker eller när sikten är under 1 500 meter eller under förhållanden där helikoptern inte kan hållas kvar i den önskade flygbanan utan hänvisning till ett eller flera ytterligare instrument ska, utöver det som anges i punkt a, vara försedda med”.

Sidan 70, bilaga IV (införande av ny bilaga VII) NCO.IDE.S.115 a

I stället för: "a) Segelflygplan som brukas enligt visuelflygregler (VFR) under dag ska vara försedda med utrustning för att mäta och visa följande:"

ska det stå: "a) Segelflygplan som brukas enligt visuelflygregler (VFR) under dager ska vara försedda med utrustning för att mäta och visa följande:".

Sidan 71, bilaga IV (införande av ny bilaga VII) NCO.IDE.S.130 a och b

I stället för: "a) besättningsmedlemmarna för en period som är längre än 30 minuter när tryckhöjden kommer att ligga mellan 10 000 fot och 13 000 fot, och

b) alla besättningsmedlemmar och passagerare för perioder när tryckhöjden kommer att ligga över 13 000 fot."

ska det stå: "a) besättningsmedlemmarna för varje period som är längre än 30 minuter när tryckhöjden kommer att ligga mellan 10 000 fot och 13 000 fot, och

b) alla besättningsmedlemmar och passagerare för varje period när tryckhöjden kommer att ligga över 13 000 fot."

Sidan 73, bilaga IV (införande av ny bilaga VII) NCO.IDE.B.115 inledningsfrasen

I stället för: "Ballonger som brukas enligt visuelflygregler (VFR) under dag ska vara försedda med"

ska det stå: "Ballonger som brukas enligt visuelflygregler (VFR) under dager ska vara försedda med".

Sidan 73, bilaga IV (införande av ny bilaga VII) NCO.IDE.B.121 a och b

I stället för: "a) besättningsmedlemmarna för en period som är längre än 30 minuter när tryckhöjden kommer att ligga mellan 10 000 fot och 13 000 fot, och

b) alla besättningsmedlemmar och passagerare för perioder när tryckhöjden kommer att ligga över 13 000 fot."

ska det stå: "a) besättningsmedlemmarna för varje period som är längre än 30 minuter när tryckhöjden kommer att ligga mellan 10 000 fot och 13 000 fot, och

b) alla besättningsmedlemmar och passagerare för varje period när tryckhöjden kommer att ligga över 13 000 fot."
