

## II

(Icke-lagstiftningsakter)

## FÖRORDNINGAR

## KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 379/2014

av den 7 april 2014

**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 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<sup>(1)</sup>, särskilt artikel 8.5, och

av följande skäl:

- (1) Operatörer och personal som deltar i trafik med vissa luftfartyg ska uppfylla de tillämpliga grundläggande kraven i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008.
- (2) I enlighet med förordning (EG) nr 216/2008 ska kommissionen anta de tillämpningsföreskrifter som är nödvändiga för att fastställa villkoren för säker drift av luftfartyg. Dessa föreskrifter bör i första hand ta hänsyn till komplexiteten hos luftfartyg, organisationer och luftfartygens verksamhet, samt de risker som är förenade med olika typer av verksamhet.
- (3) I kommissionens förordning (EU) nr 965/2012<sup>(2)</sup> fastställs tillämpningsföreskrifter för kommersiell flygtransport med flygplan och helikoptrar. Föreskrifter för kommersiell flygtransport med ballonger och segelflygplan bör också tillhandahållas för att uppfylla grundläggande principer och tillämplighet i förordning (EG) nr 216/2008. Dessutom behöver den specifika karaktären hos viss kommersiell verksamhet med flygplan och helikoptrar som börjar och slutar vid samma flygplats eller utelandningsplats behandlas på lämpligt sätt i enlighet med dess storlek och omfattning samt de risker som den medför.
- (4) Genom kommissionens förordning (EU) 800/2013<sup>(3)</sup> ändras förordning (EU) nr 965/2012 så att den omfattar föreskrifter för icke-kommersiell trafik med hänsyn tagen till komplexiteten hos luftfartygen. Det är även nödvändigt att ändra förordning (EU) nr 965/2012 för att den ska spegla den nuvarande tekniska utvecklingsnivån och säkerställa åtgärder med rimliga proportioner för vissa strikt definierade aktiviteter med icke-komplexa luftfartyg och de organisationer som deltar.

<sup>(1)</sup> EUT L 79, 19.3.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> 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 (EUT L 227, 24.8.2013, s. 1).

- (5) Föreskrifter för specialiserad flygverksamhet med flygplan, helikoptrar, ballonger och segelflygplan bör också ingå, med hänsyn tagen till de särskilda aspekter som gäller för sådan verksamhet och de risker som den medför. Av proportionalitetsskäl skulle det vara olämpligt att underkasta alla kommersiella operatörer certifiering, i synnerhet kommersiella operatörer med specialiserad flygverksamhet. Även om dessa operatörer är kommersiella skulle de avkrävas en deklARATION om förmåga i stället för ett certifikat. Av säkerhetsskäl bör dock villkor fastställas för viss kommersiell specialiserad flygverksamhet av högriskkaraktär som innebär fara för tredje man på marken, och denna verksamhet bör därför underkastas auktorisation.
- (6) Förordning (EU) nr 965/2012 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (7) För att säkerställa en smidig övergång och en hög säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i unionen bör genomförandeåtgärderna återspegla den aktuella kunskapsnivån, inklusive bästa praxis, och vetenskapliga och tekniska framsteg när det gäller flygdrift. I enlighet med detta bör man beakta tekniska krav och administrativa förfaranden som överenskommit under överinseende av Internationella civila luftfartsorganisationen och de europeiska gemensamma luftfartsmyndigheterna till och med den 30 juni 2009, samt befintlig lagstiftning som hänför sig till särskilda nationella förhållanden.
- (8) Det är nödvändigt att ge tillräcklig tid för flygindustrin och medlemsstaternas förvaltningar att anpassa sig till det nya regelverket.
- (9) Europeiska byrån för luftfartssäkerhet har utarbetat utkast till tillämpningsföreskrifter och överlämnat dem till kommissionen i form av ett yttrande i enlighet med artikel 19.1 i förordning (EG) nr 216/2008.
- (10) 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

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

1. Artikel 1 ska ersättas med följande:

*"Artikel 1*

#### **Syfte och tillämpningsområde**

1. I denna förordning fastställs detaljerade regler för flygdrift med flygplan, helikoptrar, ballonger och segelflygplan, inbegripet rampinspektioner av luftfartyg som används av operatörer som står under en annan stats säkerhetstillsyn när dessa luftfartyg landar på flygplatser som är belägna inom det territorium som omfattas av fördragets bestämmelser.

2. I denna förordning fastställs även detaljerade regler för villkoren för utfärdande, bibehållande, ändring, begränsning, upphävande eller återkallande av certifikaten för operatörer av luftfartyg som avses i artikel 4.1 b och c i förordning (EG) nr 216/2008 och som utför kommersiell flygtransport, rättigheterna och skyldigheterna för innehavare av certifikat samt villkor för när en viss verksamhet av säkerhetsskäl ska förbjudas, begränsas eller underkastas vissa villkor.

3. I denna förordning fastställs också detaljerade regler om villkor och förfaranden för deklARATIONER från, samt tillsyn över, operatörer som utför kommersiell specialiserad flygverksamhet och icke-kommersiell verksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg, inbegripet icke-kommersiell specialiserad flygverksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg.

4. I denna förordning fastställs också detaljerade regler om de villkor som av säkerhetsskäl ska gälla för en auktorisation för viss kommersiell specialiserad flygverksamhet av högriskkaraktär, samt om villkoren för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, upphäva eller återkalla denna auktorisation.

5. Denna förordning ska inte tillämpas på flygdrift inom tillämpningsområdet för artikel 1.2 a i förordning (EG) nr 216/2008.
6. Denna förordning ska inte tillämpas på flygdrift med förankrade ballonger och luftskepp eller på förankrade ballongflygningar.”
2. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:
- a) I första stycket ska följande definitioner läggas till:
- ”7. *specialiserad flygverksamhet (specialised operation)*: all verksamhet, förutom kommersiell flygtransport, där luftfartyget används för särskilda aktiviteter, t.ex. jordbruk, bygg- eller anläggningsarbete, fotografering, lantmäteri, övervakning och patrullering eller reklamflygning.
8. *kommersiell specialiserad flygverksamhet av högriskkaraktär (high risk commercial specialised operation)*: all kommersiell specialiserad flygverksamhet med luftfartyg som utförs över ett område där säkerheten för tredje man på marknaden sannolikt hotas i händelse av en nödsituation eller som, enligt beslut av den behöriga myndigheten på den plats där verksamheten utförs, på grund av sin särskilda karaktär och den lokala miljö där den genomförs utgör en hög risk, särskilt för tredje man på marknaden.
9. *introduktionsflygning (introductory flight)*: alla flygningar som utförs mot ersättning eller annan form av gottgörelse, som består av en flygtur med kort varaktighet och som erbjuds av en godkänd utbildningsorganisation eller en organisation som skapats med målsättningen att främja sport- eller fritidsflygning, i syfte att dra till sig nya elever eller nya medlemmar.
10. *tävlingsflygning (competition flight)*: alla flygningar där luftfartyget används i hastighetstävling eller annan tävling, liksom när luftfartyget används för träning inför hastighetstävling eller annan tävling och för förflyttning till eller från tävlingsevenemang.
11. *flyguppvisning (flying display)*: alla flygningar som avsiktligt utförs i uppvisnings- eller underhållningssyfte som en del av ett annonserat evenemang som är öppet för allmänheten, inbegripet när luftfartyget används för träning inför en flyguppvisning och för förflyttning till eller från det annonserade evenemanget.”
- b) I andra stycket ska ”VII” ersättas med ”VIII”.
3. Artikel 5 ska ändras på följande sätt:
- a) Följande punkt ska införas som punkt 1a:
- ”1a. Kommersiell flygtransport som börjar och slutar vid samma flygplats/utelandningsplats med flygplan i prestandaklass B eller icke-komplexa helikoptrar ska följa de tillämpliga bestämmelserna i bilagorna III och IV.”
- b) Punkterna 3, 4 och 5 ska ersättas med följande:
- ”3. Operatörer av komplexa motordrivna flygplan och helikoptrar som deltar i icke-kommersiell verksamhet ska deklarerat sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra sina skyldigheter som är kopplade till driften av luftfartygen och ska bruka luftfartygen i enlighet med bestämmelserna i bilaga III och VI. Sådana operatörer ska när de deltar i icke-kommersiell specialiserad flygverksamhet i stället bruka luftfartyget i enlighet med bestämmelserna i bilaga III och VIII.
4. Operatörer av icke-komplexa motordrivna flygplan och helikoptrar samt ballonger och segelflygplan som deltar i icke-kommersiell verksamhet, inbegripet kommersiell specialiserad flygverksamhet, ska bruka luftfartyget i enlighet med bestämmelserna i bilaga VII.

5. Utbildningsorganisationer som har sin huvudsakliga verksamhet i en medlemsstat och som godkänts i enlighet med förordning (EU) nr 1178/2011 ska, när de bedriver flygutbildning in till, inom eller ut ur unionen, bruka

- a) komplexa motordrivna flygplan och helikoptrar i enlighet med bestämmelserna i bilaga VI,
- b) icke-komplexa motordrivna flygplan och helikoptrar samt ballonger och segelflygplan i enlighet med bestämmelserna i bilaga VII.”
- c) Följande punkter ska läggas till som punkterna 6 och 7:

”6. Operatörer ska endast bruka ett luftfartyg för kommersiell specialiserad flygverksamhet enligt bilagorna III och VIII.

7. Flygningar som äger rum direkt före, under eller direkt efter specialiserad flygverksamhet och som har ett direkt samband med denna verksamhet ska utföras i enlighet med punkterna 3, 4 och 6, enligt vad som är tillämpligt. Med undantag för fallskärmsverksamhet får inte fler än sex personer, som ska vara oundgängliga för uppdraget, finnas ombord, besättningsmedlemmarna undantagna.”

4. Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

- a) Punkt 1 ska utgå.
- b) Följande punkt ska införas som punkt 4a:

”4a. Med avvikelse från vad som sägs i artikel 5.1 och 5.6 får följande verksamhet med icke-komplexa motordrivna luftfartyg utföras i enlighet med bilaga VII:

- a) Samfinansierade flygningar för privatpersoner, förutsatt att de direkta kostnaderna delas av alla ombordvarande, inbegripet piloten, och att antalet personer som delar de direkta kostnaderna är begränsat till sex.
- b) Tävlingsflygningar eller flyguppvisningar, under förutsättning att all typ av ersättning eller annan gottgörelse för sådana flygningar begränsas till kompensation för direkta kostnader och ett proportionerligt bidrag till årliga kostnader, samt priser till ett högsta värde som anges av den behöriga myndigheten.
- c) Introduktionsflygning, fallskärmsbrottning, bogsering av segelflygplan eller avancerad flygning som utförs antingen av en utbildningsorganisation som har sin huvudsakliga verksamhet i en medlemsstat och som har godkänts i enlighet med förordning (EU) nr 1178/2011, eller av en organisation vars syfte är att främja flygsport eller fritidsflyg, under förutsättning att luftfartyget ägs av organisationen eller hyrs in utan besättning, att flygningen inte genererar vinster som delas ut utanför organisationen och att flygningar där andra än organisationens medlemmar deltar endast utgör en marginell del av organisationens verksamhet.”

5. Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

- a) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. Kommersiell flygtransport med helikopter, kommersiell flygtransport med ballong och kommersiell flygtransport med segelflygplan ska uppfylla nationella krav.”

- b) Följande punkt ska läggas till som punkt 4:

”4. Icke-kommersiell verksamhet, inbegripet icke-kommersiell specialiserad flygverksamhet, med komplexa motordrivna flygplan och helikoptrar, samt kommersiell specialiserad flygverksamhet med flygplan, helikoptrar, ballonger och segelflygplan ska fortsätta att drivas i enlighet med tillämplig nationell lagstiftning om flygtidsbegränsningar tills dess att de tillhörande tillämpningsföreskrifterna antas och tillämpas.”

6. I artikel 10 ska punkt 3 ändras på följande sätt:

- a) I led a ska orden "bilaga III" ersättas med "bilagorna II och III".
- b) I led b ska orden "bilagorna V, VI och VII" ersättas med "bilagorna II, V, VI och VII".

7. I artikel 10 ska följande punkter läggas till som punkterna 4, 5, 6 och 7:

"4. Med avvikelse från vad som sägs i punkt 1 andra stycket får medlemsstaterna besluta att inte tillämpa bestämmelserna i bilagorna II, III, VII och VIII för specialiserad flygverksamhet fram till den 21 april 2017.

5. Med avvikelse från vad som sägs i punkt 1 andra stycket får medlemsstaterna besluta att inte tillämpa bestämmelserna i bilagorna II, III och IV för

- a) kommersiell flygtransport som börjar och slutar vid samma flygplats eller utelandningsplats med flygplan i prestandaklass B eller icke-komplexa helikoptrar fram till den 21 april 2017, och
- b) kommersiell flygtransport med ballonger och segelflygplan fram till den 21 april 2017.

6. När en medlemsstat utnyttjar de undantag som medges i punkt 5 a ska följande regler tillämpas:

- a) För flygplan: bilaga III till förordning (EEG) nr 3922/91 och därmed sammanhörande nationella undantag i enlighet med artikel 8.2 i förordning (EEG) nr 3922/91.
- b) För helikoptrar: nationella krav.

7. När en medlemsstat utnyttjar de undantag som medges enligt punkterna 3, 4 och 5 ska den meddela kommissionen och byrån. I detta meddelande ska skälen för undantaget, undantagets varaktighet samt programmet för genomförande med planerade åtgärder och tillhörande tidplan beskrivas."

8. Bilagorna I–VII till förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras i enlighet med bilaga I till den här förordningen.

9. En bilaga VIII (Del-SPO) till förordning (EU) nr 965/2012 ska läggas till i enlighet med bilaga II till den här förordningen.

#### Artikel 2

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

Den ska tillämpas från och med den 1 juli 2014.

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

Utfärdad i Bryssel den 7 april 2014.

På kommissionens vägnar  
José Manuel BARROSO  
Ordförande

## BILAGA I

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

a) Rubriken ska ersättas med "Definitioner av begrepp som används i bilagorna II–VIII".

b) Följande definition ska införas:

"11a. *ballongens tom massa (balloon empty mass)*: massa som fastställs genom vägning av ballongen med all installerad utrustning som anges i flyghandboken."

c) Punkt 40 ska ersättas med följande:

"40. *avtal för in- eller uthyrning av luftfartyg utan besättning (dry lease agreement)*: ett avtal mellan företag enligt vilket luftfartyget brukas inom ramen för inhyrarens drifttillstånd (AOC) eller, när det gäller annan kommersiell verksamhet än kommersiell flygtransport (CAT), under inhyrarens ansvar."

d) Följande definition ska införas:

"117a. *uppdragsspecialist (task specialist)*: en person som är utsedd av operatören eller en tredje part, eller är att anse som ett företag, som utför markbundna arbetsuppgifter direkt kopplade till en specialiserad arbetsuppgift eller utför specialiserade arbetsuppgifter ombord eller från luftfartyget."

e) Punkt 120 ska ersättas med följande:

"120. *nyttolast (traffic load)*: total massa för passagerare, bagage, gods och specialistutrustning som medförs i kabinen och, med undantag för ballonger, inklusive all ballast."

f) Definition 127 ska ersättas med följande:

"127. *avtal för in- eller uthyrning av luftfartyg med besättning (wet lease agreement)*: ett avtal som

— för kommersiell flygtransport (CAT) gäller mellan lufttrafikföretag och anger att luftfartyget brukas inom ramen för uthyrarens drifttillstånd (AOC),

— för annan kommersiell verksamhet än kommersiell flygtransport (CAT) gäller mellan operatörer och anger att luftfartyget brukas under uthyrarens ansvar."

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

a) I ARO.GEN.120 d 1 ska orden "godkännande eller certifikat" ersättas med "godkännande, auktorisation för specialiserad flygverksamhet eller certifikat".

b) I ARO.GEN.200 c ska orden "eller auktoriseras" införas efter "certifieras".

c) I ARO.GEN.205 a ska orden "inledande certifiering eller fortlöpande tillsyn" ersättas med "inledande certifiering, auktorisation för specialiserad flygverksamhet eller fortlöpande tillsyn".

d) I ARO.GEN.205 b ska "certifieringsuppgifter eller fortlöpande tillsynsuppgifter" ersättas med "uppgifter om certifiering, auktorisation eller fortlöpande tillsyn".

e) I ARO.GEN.220 a

i) ska följande led införas:

- "4a. processen för auktorisation för kommersiell specialiserad flygverksamhet av högriskkaraktär och fortlöpande tillsyn av innehavare av sådan auktorisation,"
- ii) ska led 7 ersättas med följande:
- "7. tillsyn över personer och organisationer som utför verksamhet inom medlemsstatens territorium, men som övervakas, certifieras eller auktoriseras av den behöriga myndigheten i en annan medlemsstat eller av byrån, enligt överenskommelse mellan dessa myndigheter,"
- iii) ska i led 9 "certifiering och bedömning" ersättas med "certifiering, auktorisation och bedömning".
- f) I ARO.GEN.220 ska punkt b ersättas med följande:
- "b) Den behöriga myndigheten ska föra en förteckning över alla organisationscertifikat och auktorisationer för specialiserad flygverksamhet som den har utfärdat, liksom över alla deklARATIONER som den har mottagit."
- g) I ARO.GEN.300 a ska leden 1 och 2 ersättas med följande:
- "1) efterlevnaden av de tillämpliga kraven för organisationer eller typer av verksamhet före utfärdandet av ett certifikat, godkännande eller auktorisation, enligt vad som är tillämpligt,
- 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,"
- h) I ARO.GEN.305 ska följande ändringar göras:
- i) Punkt d ska ersättas med följande:
- "d) För organisationer som deklarerar sin verksamhet till den behöriga myndigheten ska tillsynsprogrammet baseras på organisationens specifika karaktär, verksamhetens komplexitet och data från tidigare tillsynsverksamhet samt en bedömning av de risker som är förenade med typen av verksamhet. Det ska inbegripa kontroller och inspektioner, inklusive rampinspektioner och oanmälda inspektioner enligt vad som är lämpligt."
- ii) Följande punkt ska införas som punkt d1:
- "d1) För organisationer som innehar en auktorisation för specialiserad flygverksamhet ska tillsynsprogrammet upprättas i enlighet med punkt d och även beakta tidigare och nuvarande auktorisationsförfarande och auktorisationens giltighetstid."
- i) ARO.GEN.350 b ska ersättas med följande:
- "b) En brist på nivå 1 ska fastställas av den behöriga myndigheten vid varje betydande bristande efterlevnad av de tillämpliga kraven i förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter, av organisationens förfaranden och handböcker, av villkoren för ett godkännande, certifikat eller auktorisation för specialiserad flygverksamhet eller av innehållet i en deklARATION som sänker säkerheten eller utgör en allvarlig fara för flygsäkerheten."
- j) I ARO.GEN.350 b 2 ska orden "organisationscertifikatets giltighet" ersättas med "giltigheten för organisationscertifikatet eller auktorisationen för specialiserad flygverksamhet" och i b 3 ska orden "eller auktorisationen för specialiserad flygverksamhet" införas efter "organisationscertifikatet".

k) ARO.GEN.350 c ska ersättas med följande:

”c) En brist på nivå 2 ska fastställas av den behöriga myndigheten vid varje bristande efterlevnad av de tillämpliga kraven i förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter, av organisationens förfaranden och handböcker, av villkoren för ett godkännande, certifikat eller auktorisation för specialiserad flygverksamhet eller av innehållet i en deklARATION som skulle kunna sänka säkerheten eller utgöra en fara för flygsäkerheten.”

l) I ARO.GEN.350 d 1 ska orden ”certifikatet eller det särskilda godkännandet” ersättas med ”certifikatet, auktorisationen för specialiserad flygverksamhet eller det särskilda godkännandet”.

m) I ARO.GEN.350 e ska orden ”eller auktoriserats av” införas efter ”en organisation som har certifierats av”.

n) I ARO.GEN.355 a ska hänvisningen till kommissionens förordning (EU) nr 290/2012 ersättas med en hänvisning till kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011.

o) ARO.GEN.360 ska läggas till på följande sätt:

#### **”ARO.GEN.360 Brister och ingripande åtgärder – alla operatörer**

Om det i samband med tillsyn eller på annat sätt påträffas bevis för bristande efterlevnad av de tillämpliga kraven hos en operatör som omfattas av kraven i förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter ska den behöriga myndighet som har konstaterat den bristande efterlevnaden vidta alla ingripande åtgärder som krävs för att förhindra att den bristande efterlevnaden fortsätter.”

p) I ARO.OPS.100 ska följande punkt läggas till som punkt c:

”c) Den behöriga myndigheten får fastställa särskilda driftsbegränsningar. Sådana begränsningar ska dokumenteras i driftspecifikationerna.”

q) I kapitel OPS ska följande avsnitt införas som avsnitt Ia:

#### *”AVSNITT Ia*

#### ***Auktorisation för kommersiell specialiserad flygverksamhet av högriskkaraktär***

#### **ARO.OPS.150 Auktorisation för kommersiell specialiserad flygverksamhet av högriskkaraktär**

a) Efter att ha tagit emot en ansökan om utfärdande av en auktorisation för kommersiell specialiserad flygverksamhet av högriskkaraktär ska operatörens behöriga myndighet granska operatörens dokumentation av riskbedömning och operativa standardförfaranden (SOP) som är knutna till en eller flera planerade verksamheter och utvecklade i enlighet med de tillämpliga kraven i bilaga VIII (Del-SPO).

b) När operatörens behöriga myndighet anser att riskbedömningen och de operativa standardförfarandena är tillfredsställande ska den utfärdade auktorisationen, som fastställs i tillägg VI. 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.

c) Efter att ha tagit emot en ansökan om en ändring av auktorisationen ska operatörens behöriga myndighet uppfylla punkterna a och b. Den behöriga myndigheten ska föreskriva villkor enligt vilka operatören får bedriva verksamhet under denna ändring, såvida inte den behöriga myndigheten bestämmer att operatörens auktorisation behöver upphävas.

d) Efter att ha tagit emot en ansökan om förnyelse av auktorisationen ska operatörens behöriga myndighet uppfylla punkterna a och b. Den får beakta tidigare auktorisationsförfarande samt tillsynsverksamhet.



- e) Utan att det påverkar några ytterligare ingripande åtgärder ska operatörens behöriga myndighet upphäva, begränsa eller återkalla auktorisationen när operatören genomför ändringar utan att ha lämnat in en ändrad riskbedömning och operativa standardförfaranden (SOP).
- f) Efter att ha tagit emot en ansökan om utfärdande av en auktorisation för en kommersiell specialiserad flygverksamhet av högriskkaraktär som är gränsöverskridande ska operatörens behöriga myndighet granska operatörens dokumentation av riskbedömning och operativa standardförfaranden, i samordning med den behöriga myndigheten på den plats där verksamheten är planerad att bedrivas. När båda myndigheterna anser att riskbedömningen och de operativa standardförfarandena är tillfredsställande ska operatörens behöriga myndighet utfärda auktorisationen.

#### **ARO.OPS.155 Leasingavtal**

- a) Den behöriga myndigheten ska godkänna ett leasingavtal som inbegriper ett luftfartyg som är registrerat i tredjeland eller en tredjelandsoperatör när operatören med specialiserad flygverksamhet har visat sig uppfylla ORO.SPO.100.
- b) Godkännandet av ett avtal för inhyrning av luftfartyg utan besättning ska upphävas eller återkallas när luftfartygets luftvärdighetsbevis upphävs eller återkallas.”
- r) I ARO.OPS.200 b 2 ska orden ”och specialiserad flygverksamhet” införas efter ”icke-kommersiell verksamhet”.
- s) ARO.OPS.210 ska ersättas med följande:

#### **”ARO.OPS.210 Fastställande av avstånd eller lokalt område**

Den behöriga myndigheten får fastställa ett avstånd eller ett lokalt område för verksamhetens syfte.”

- t) I kapitel OPS ska följande avsnitt införas som avsnitt III:

#### *”AVSNITT III*

#### *Tillsyn av verksamhet*

#### **ARO.OPS.300 Introduktionsflygningar**

Den behöriga myndigheten får fastställa ytterligare villkor för introduktionsflygningar som utförs i enlighet med Del-NCO på medlemsstatens territorium. Sådana villkor ska säkerställa en säker verksamhet och vara proportionerliga.”

- u) I tillägg I
  - i) ska underrubriken ersättas med ”(Förteckning av godkännanden för flygtransportoperatörer)”.  
ii) ska orden ”Kommersiell specialiserad flygverksamhet (SPO)” och fotnot 2 utgå.
- v) I tillägg II ska det upprepade ordet ”Start” utgå och fotnot 10 ersättas med följande:  
”(10) Här anges tillämplig kategori av precisionsinflygning: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB eller CAT IIIC. Lägsta bansynvidd (RVR) anges i meter och beslutshöjden (DH) i fot. En rad används per angiven inflygningskategori.”
- w) I tillägg V ska orden ”Specialiserade verksamheter” läggas till under ”Icke-kommersiella verksamheter”.
- x) Följande tillägg ska läggas till som tillägg VI:

## Tillägg VI

<b>AUKTORISATION FÖR KOMMERSIELL SPECIALISERAD FLYGVERKSAMHET AV HÖGRISKKARAKTÄR</b>	
Utfärdande myndighet <sup>(1)</sup> :	
Auktorisationsnummer <sup>(2)</sup> :	
Operatörens namn <sup>(3)</sup> :	
Operatörens adress <sup>(4)</sup> :	
Telefon <sup>(5)</sup> :	
Fax:	
E-post:	
Luffartygsmodell och registreringsbeteckningar <sup>(6)</sup> :	
Auktoriserad specialiserad flygverksamhet <sup>(7)</sup> :	
Område eller utelandningsplats som beviljats auktorisation <sup>(8)</sup> :	
Särskilda begränsningar <sup>(9)</sup> :	
Härmed bekräftas att ..... är behörig att utföra kommersiell(a), specialiserad(e) verksamhet(er) av högriskkaraktär i enlighet med denna auktorisation, operatörens operativa standardförfaranden, bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter.	
Utfärdandedatum <sup>(10)</sup> :	Namn och underskrift <sup>(11)</sup> :
	Titel:

EASA BLANKETT 151 utgåva 1

(1) Den behöriga myndighetens namn och kontaktuppgifter.

(2) Här anges tillhörande auktorisationsnummer.

(3) Här anges operatörens registrerade namn samt operatörens firmanamn, vid eventuell avvikelse. 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 luffartygets 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). Casts/Icaos taxonomi finns på: <http://www.intlaviationstandards.org/H>.

Registreringsbeteckningarna bör antingen finnas upptagna i förteckningen över särskilda godkännanden eller i drifhandboken. I det senare fallet ska det i förteckningen över särskilda godkännanden hänvisas till motsvarande sida i drifhandboken.

(7) Ange typ av verksamhet, t.ex. jordbruksflyg, bygg- eller anläggningsarbete, fotoflyg, lantmåteri, övervakning och patrullering eller reklamflygning.

(8) Här anges geografiska områden eller utelandningsplatser för tillåten verksamhet (efter geografiska koordinater eller specifika sträckor, flyginformationsregion eller nations- eller regiongränser).

(9) Här anges tillämpliga särskilda begränsningar (t.ex. endast visuelflygregler (VFR) och endast under dager).

(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."

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

- a) Alla hänvisningar till förordning (EG) nr 1702/2003 ska ersättas med hänvisningar till kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 <sup>(1)</sup>.
- b) Alla hänvisningar till förordning (EG) nr 290/2012 ska ersättas med hänvisningar till förordning (EU) nr 1178/2011.

c) Texten i ORO.GEN.005 ska ersättas med följande:

"I denna bilaga anges de krav som ska uppfyllas av en flygoperatör som bedriver

- a) verksamhet med kommersiell flygtransport (CAT),
- b) kommersiell specialiserad flygverksamhet,
- c) icke-kommersiell verksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg,
- d) icke-kommersiell specialiserad flygverksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg."

d) I ORO.GEN.105 ska orden "eller auktorisation för specialiserad flygverksamhet" införas efter "deklarationsskyldighet".

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

"a) Operatören ansvarar för att luftfartyget brukas i enlighet med bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008, där så är tillämpligt, relevanta krav i denna bilaga samt operatörens drifttillstånd (AOC) eller auktorisation för specialiserad flygverksamhet (SPO) eller deklARATION."

f) I ORO.GEN.110 c ska orden "eller auktorisationen för specialiserad flygverksamhet" införas efter "tillståndet".

g) I ORO.GEN.110 ska följande punkt läggas till:

"k) Trots vad som sägs i punkt j ska en operatör av ett segelflygplan eller en ballong eller som utför flygningar som startar och landar på samma flygplats eller utlandningsplats, enligt visuelflygregler (VFR) under dager, med

- i) enmotoriga propellerdrivna flygplan med en maximal certifierad startmassa på högst 5 700 kg och en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av högst fem passagerare, eller
- ii) icke-komplexa motordrivna helikoptrar som är enmotoriga och har en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av högst fem passagerare,

säkerställa att flygbesättningen har fått en lämplig utbildning eller genomgång för att kunna känna igen odeklarerat farligt gods som förs ombord av passagerare eller som gods."

h) I ORO.GEN.115:

- i) Rubriken ska ersättas med följande: "Ansökan om drifttillstånd (AOC)".
- ii) Gäller inte den svenska versionen.

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

i) I ORO.GEN.120 ska följande punkt läggas till:

”d) När en operatör som omfattas av auktorisation för specialiserad flygverksamhet (SPO) önskar använda alternativa sätt att uppfylla kraven ska operatören uppfylla punkt b när sådana alternativa sätt att uppfylla kraven påverkar de operativa standardförfarandena som ingår i auktorisationen och punkt c för den del av operatörens organisation och verksamhet som har deklarerats.”.

j) Rubriken till ORO.GEN.125 ska ersättas med följande: **”Villkor för godkännande och behörigheter för en innehavare av drifttillstånd”**.

k) Rubriken till ORO.GEN.130 ska ersättas med följande: **”Ändringar som rör innehavare av drifttillstånd”**.

l) Rubriken till ORO.GEN.135 ska ersättas med följande: **”Fortsatt giltighet för ett drifttillstånd”**.

m) I ORO.GEN.140 a ska orden ”eller auktorisation för specialiserad flygverksamhet” införas efter ”certifiering”.

n) I ORO.GEN.140 b ska orden ”när det gäller kommersiell flygtransport”, omgivna av kommatecken, införas efter ”Tillträde till det luftfartyg som nämns i punkt a ska”.

o) ORO.GEN.205 ska ersättas med följande:

**”ORO.GEN.205 Verksamhet som lagts ut på entreprenad**

a) Operatören ska säkerställa att den kontrakterade eller inköpta tjänsten eller varan uppfyller tillämpliga krav när någon del av verksamheten läggs ut på entreprenad eller köps in.

b) När den certifierade operatören eller innehavaren av en auktorisation för specialiserad flygverksamhet lägger ut någon del av sin verksamhet på entreprenad till en organisation som inte själv är certifierad eller innehar auktorisation för att utföra sådan verksamhet, ska den kontrakterade organisationen bedriva sin verksamhet inom ramen för operatörens godkännande. Den kontrakterade organisationen ska säkerställa att den behöriga myndigheten får tillträde till den kontrakterade organisationen för att kunna fastställa om de tillämpliga kraven fortfarande uppfylls.”

p) I ORO.AOC.100 a ska ordet ”luftfartsverksamhet” ersättas med ”flygtransport”.

q) ORO.AOC.100 b och c ska ersättas med följande:

”b) Operatören ska lämna följande uppgifter till den behöriga myndigheten:

1. Sökandens officiella namn, affärsnamn, adress och postadress.
2. En beskrivning av den avsedda verksamheten, inklusive vilka luftfartyg som ska brukas (typ och antal).
3. En beskrivning av ledningssystemet, inklusive organisationsstrukturen.
4. Verksamhetsansvarig chefs namn.
5. Namnen på de personer som har utsetts enligt kraven i ORO.AOC.135 a, samt deras kvalifikationer och erfarenhet.
6. En kopia av drifhandboken som krävs enligt ORO.MLR.100.
7. En förklaring om att all dokumentation som översänts till den behöriga myndigheten har kontrollerats av sökanden och befunnits uppfylla tillämpliga krav.

- c) Sökande ska för den behöriga myndigheten styrka att
1. de uppfyller samtliga tillämpliga krav i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008, denna bilaga, bilaga IV (Del-CAT) samt bilaga V (Del-SpA) till denna förordning,
  2. samtliga luftfartyg som brukas har ett luftvärdighetsbevis i enlighet med förordning (EU) nr 748/2012, och
  3. deras organisation och ledning är lämpliga och rätt avpassade till verksamhetens storlek och omfattning.”

r) I ORO.AOC.125 a 1 ii ska ordet ”flygtransport” införas efter ”kommersiell”.

s) I ORO.DEC.100 ska första meningen ersättas med följande:

”En operatör av komplexa motordrivna luftfartyg som används i icke-kommersiell verksamhet eller icke-kommersiell specialiserad flygverksamhet, samt kommersiella specialiserade operatörer ska”.

t) Följande kapitel ska införas efter KAPITEL DEC – DEKLARATION:

”KAPITEL SPO

#### **KOMMERSIELL SPECIALISERAD FLYGVERKSAMHET**

##### **ORO.SPO.100 Gemensamma krav på kommersiella specialiserade operatörer**

- a) En kommersiell specialiserad operatör ska utöver ORO.DEC.100 även uppfylla ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 och ORO.AOC.150.
- b) Luftfartyg ska ha ett luftvärdighetsbevis (CofA) i enlighet med förordning (EU) nr 748/2012 eller hyras in i enlighet med bestämmelserna i punkt c.
- c) En kommersiell specialiserad operatör ska få förhandsgodkännande av den behöriga myndigheten och uppfylla följande villkor om,
  1. i fråga om inhyrning med besättning av ett luftfartyg från en tredjelandoperatör,
    - i) tredjelandoperatörens säkerhetsnormer avseende fortsatt luftvärdighet och flygdrift motsvarar de tillämpliga krav som fastställts genom förordning (EG) nr 2042/2003 och denna förordning,
    - ii) luftfartyget tillhörande en tredjelandoperatör har ett normalt luftvärdighetsbevis utfärdat i enlighet med Icao, bilaga 8,
    - iii) varaktigheten för inhyrningen med besättning inte överstiger sju månader under någon sammanhängande tolv månadersperiod, eller
  2. i fråga om inhyrning utan besättning av ett luftfartyg som är registrerat i ett tredjeland,
    - i) det har konstaterats att det finns ett verksamhetsbehov som inte kan tillgodoses genom inhyrning av ett luftfartyg som är registrerat i EU,
    - ii) varaktigheten för inhyrningen utan besättning inte överstiger sju månader under någon sammanhängande tolv månadersperiod,
    - iii) överensstämmelse med tillämpliga krav i förordning (EG) nr 2042/2003 är säkerställd,

iv) luftfartyget är utrustat i enlighet med bilaga VIII [Del-SPO].

#### **ORO.SPO.110 Auktorisation för kommersiell specialiserad flygverksamhet av högriskkaraktär**

- a) En kommersiell specialiserad operatör ska ansöka om och erhålla en auktorisation utfärdad av operatörens behöriga myndighet före start av en kommersiell specialiserad flygverksamhet av högriskkaraktär
1. som utförs över ett område där säkerheten för tredje man på marken sannolikt hotas i händelse av en nödsituation, eller
  2. som, enligt beslut av den behöriga myndigheten på den plats där verksamheten bedrivs, på grund av dess särskilda karaktär och den lokala miljö där den genomförs utgör en hög risk, särskilt för tredje man på marken.
- b) Operatören ska lämna följande uppgifter till den behöriga myndigheten:
1. Sökandens officiella namn, affärsnamn, adress och postadress.
  2. En beskrivning av ledningssystemet, inklusive organisationsstrukturen.
  3. En beskrivning av den avsedda verksamheten, inklusive vilka luftfartyg som ska brukas (typ och antal).
  4. Dokumentation av riskbedömning och operativa standardförfaranden som har samband med denna, så som krävs i SPO.OP.230.
  5. En förklaring om att all dokumentation som översänts till den behöriga myndigheten har kontrollerats av operatören och befunnits uppfylla tillämpliga krav.
- c) Ansökan om auktorisation eller ändring av auktorisation ska göras i sådan form och på sådant sätt som har fastställts av den behöriga myndigheten, med beaktande av de tillämpliga kraven i förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter.

#### **ORO.SPO.115 Ändringar**

- a) Varje ändring som påverkar auktorisationens omfattning eller den tillåtna verksamheten ska kräva förhandsgodkännande från den behöriga myndigheten. Varje ändring som inte omfattas av den första riskbedömningen ska kräva överlämnande av en ändrad riskbedömning och operativa standardförfaranden till den behöriga myndigheten.
- b) Ansökan om godkännande av en ändring ska lämnas innan någon sådan ändring äger rum för att den behöriga myndigheten ska kunna fastställa fortsatt överensstämmelse med förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter samt vid behov ändra auktorisationen. Operatören ska förse den behöriga myndigheten med all relevant dokumentation.
- c) Ändringen får endast genomföras efter formellt godkännande av den behöriga myndigheten i enlighet med ARO.OPS.150.
- d) Operatören ska bedriva sin verksamhet under de villkor som föreskrivs av den behöriga myndigheten under sådana ändringar i tillämpliga fall.

#### **ORO.SPO.120 Fortsatt giltighet**

- a) En operatör som innehar en auktorisation för specialiserad flygverksamhet ska hålla sig till den omfattning och de behörigheter som fastställs i auktorisationen.

- b) Auktorisationen ska fortsatt vara giltig förutsatt att
1. operatören fortsätter att uppfylla de relevanta kraven i förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter, med beaktande av bestämmelserna som avser hantering av brister enligt vad som anges under ORO.GEN.150,
  2. den behöriga myndigheten beviljas tillträde till operatören enligt definitionen i ORO.GEN.140 för att fastställa fortsatt överensstämmelse med de relevanta kraven i förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter, och
  3. auktorisationen inte har återlämnats eller återkallats.
- c) Då auktorisationen återkallas eller återlämnas ska den returneras till den behöriga myndigheten utan dröjsmål.”
- u) ORO.MLR.100 b ska ersättas med följande:
- ”b) Drifthandbokens innehåll ska avspegla de krav som fastställs i denna bilaga, bilaga IV (Del-CAT), bilaga V (Del-SpA), bilaga VI (Del-NCC) och bilaga VIII (Del-SPO), beroende på vad som är tillämpligt, och får inte strida mot villkoren i driftspecifikationerna till drifttillståndet (AOC), auktorisationen för specialiserad flygverksamhet (SPO) eller deklARATIONEN och förteckningen över särskilda godkännanden, beroende på vad som är tillämpligt.”
- v) I ORO.MLR.100 ska följande punkt införas som punkt g1:
- ”g1) Innehavare av auktorisation för specialiserad flygverksamhet (SPO) ska för varje ändring som rör de tillåtna operativa standardförfarandena inhämta förhandsgodkännande innan ändringen träder i kraft.”
- w) I ORO.MLR.100 h ska orden ”och g1” införas efter ”Trots vad som sägs i punkt g”.
- x) I ORO.MLR.101 ska första meningen ersättas med följande:
- ”Med undantag för verksamhet med enmotoriga propellerdrivna flygplan med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av fem passagerare eller enmotoriga icke-komplexa helikoptrar med en maximal operativ kabinkonfiguration för befordran av fem passagerare, som startar och landar på samma flygplats eller utelandningsplats enligt visuelflygregler (VFR) under dager, och för verksamhet med segelflygplan och ballonger, ska drifthandbokens huvudsakliga struktur vara följande:”.
- y) ORO.MLR.115 a ska ersättas med följande:
- ”a) Följande information ska arkiveras i minst fem år:
1. För operatörer som utför kommersiell flygtransport: information om de verksamheter som avses i ORO.GEN.200.
  2. För operatörer som lämnar deklARATIONEN: en kopia av operatörens deklARATIONEN, uppgifter om godkännanden och drifthandbok.
  3. För innehavare av auktorisation för specialiserad flygverksamhet: utöver a 2, information som rör riskbedömning som genomförts enligt SPO.OP.230 och operativa standardförfaranden som har samband med denna.”
- z) I ORO.MLR.115 b 4 ska orden ”där så är tillämpligt” läggas till efter ”farligt gods”.
- aa) I ORO.SEC.100.A ska rubriken ersättas med följande:

”**ORO.SEC.100 Luftfartsskydd i cockpit – flygplan**”.

ab) I ORO.SEC.100.H ska rubriken ersättas med följande:

**"ORO.SEC.100 Luftfartsskydd i cockpit – helikoptrar".**

ac) ORO.FC.005 ska ersättas med följande:

**"ORO.FC.005 Tillämpningsområde**

I detta kapitel anges de krav som ska uppfyllas av operatören när det gäller flygbesättningens utbildning, erfarenhet och kompetens. Kapitlet omfattar följande:

- a) AVSNITT 1 där det fastställs gemensamma krav som är tillämpliga på både icke-kommersiell verksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg och alla typer av kommersiell verksamhet.
- b) AVSNITT 2 där det fastställs ytterligare krav som är tillämpliga på kommersiell flygtransportverksamhet, med undantag för
  1. kommersiell flygtransportverksamhet med segelflygplan eller ballonger eller
  2. kommersiell flygtransportverksamhet med passagerare enligt visuelflygregler (VFR) under dager, som påbörjas och avslutas på samma flygplats eller utlandningsplats och utförs inom ett lokalt område som har fastställts av den behöriga myndigheten, och som utförs med
    - enmotoriga propellerdrivna flygplan med en maximal certifierad startmassa på högst 5 700 kg och en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av fem passagerare eller
    - enmotoriga icke-komplexa motordrivna helikoptrar med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av fem passagerare.
- c) AVSNITT 3 där ytterligare krav fastställs för kommersiell specialiserad flygverksamhet och för den verksamhet som avses i b 1 och 2."

ad) I ORO.FC.105:

- i) I punkt c första meningen ska orden "För kommersiell verksamhet med flygplan och helikoptrar:" införas i början av meningen.
- ii) Punkt d ska ersättas med följande:

"d) Punkt c ska inte tillämpas på

  1. flygplan i prestandaklass B som används i kommersiell flygtransportverksamhet enligt visuelflygregler (VFR) under dager, och
  2. kommersiell flygtransportverksamhet med passagerare enligt VFR under dager, som påbörjas och avslutas på samma flygplats eller utlandningsplats eller inom ett lokalt område som har fastställts av den behöriga myndigheten, och som utförs med enmotoriga icke-komplexa motordrivna helikoptrar med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av fem passagerare."

ae) ORO.FC.145 c ska ersättas med följande:

- "c) När det gäller kommersiell flygtransportverksamhet ska utbildningsplaner och kontrollprogram, inklusive kursplaner och användning av individuella utbildningshjälpmedel för flygsimulering och navigationsprocedurer (FSTD), godkännas av den behöriga myndigheten."



af) Efter ORO.FC.H.250 ska följande avsnitt läggas till:

"AVSNITT 3

**Ytterligare krav för kommersiell specialiserad flygverksamhet och kommersiell flygtransportverksamhet som avses i ORO.FC.005 b 1 och 2**

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

- a) Varje flygbesättningsmedlem ska genomgå operatörens kompetenskontroller för att visa sin förmåga att genomföra normala och onormala förfaranden samt förfaranden för nödsituationer som omfattar relevanta aspekter i samband med de specialiserade uppgifter som beskrivs i drifhandboken.
  - b) Lämplig uppmärksamhet ska ägnas åt verksamhet som utförs enligt instrumentflygregler (IFR) eller under mörker.
  - c) Giltighetstiden för en operatörs kompetenskontroll ska vara 12 kalendermånader. Giltighetstiden ska räknas från slutet av den månad då kontrollen genomfördes. Om operatörens kompetenskontroll har gjorts inom de tre sista kalendermånaderna av giltighetstiden, ska den nya giltighetstiden räknas från det ursprungliga utgångsdatumet."
- ag) I ORO.CC.100 a andra meningen ska orden "Minst en kabinbesättningsmedlem ska vara" ersättas med "Med undantag för ballonger ska minst en kabinbesättningsmedlem vara".
- ah) Tillägg I ska ersättas med följande:

## "Tillägg I

<b>DEKLARATION</b>
i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om flygdrift
<b>Operatör</b> Namn: Plats där operatören är etablerad eller bosatt och plats varifrån driften leds: Verksamhetsansvarig chefs namn och kontaktuppgifter:
<b>Organisation för bedömning av fortsatt luftvärdighet i enlighet med förordning (EG) nr 2042/2003</b> Organisationens namn och adress samt godkännandereferens (enligt Easa-blankett 14)
<b>Drift av luftfartyg</b>
Driftens startdatum/datum då ändringen börjar tillämpas:
Typ(er) av drift: <input type="checkbox"/> Del-NCC (ange om det rör sig om passagerare och/eller gods): <input type="checkbox"/> Del-SPO (ange typ av verksamhet):
Typ(er) av luftfartyg, registrering(ar) och huvudflygplats:
Uppgifter om godkännanden som innehas (bifoga förteckning över särskilda godkännanden till deklARATIONEN, om tillämpligt)
Uppgifter om innehav av auktorisation för specialiserad flygverksamhet (bifoga auktorisation, om tillämpligt)
Förteckning över alternativa sätt att uppfylla kraven med hänvisning till de godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) som de ersätter (bifoga till deklARATIONEN)
<b>Förklaringar</b> <input type="checkbox"/> Dokumentationen för ledningssystemet, inbegripet drifthandboken, återspeglar de tillämpliga kraven i Del-ORO, Del-NCC, Del-SPO och Del-SpA. Alla flygningar kommer att genomföras i enlighet med förfarandena och instruktionerna i drifthandboken.
<input type="checkbox"/> Alla luftfartyg som brukas har ett giltigt luftvärdighetsbevis och uppfyller kraven i kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003.
<input type="checkbox"/> Alla flygbesättningsmedlemmar och kabinbesättningsmedlemmar, såsom tillämpligt, har utbildats i enlighet med tillämpliga krav.
<input type="checkbox"/> (I tillämpliga fall) Operatören har genomfört och visat överensstämmelse med en officiellt erkänd branschstandard. Hänvisning till standarden: Certifieringsorgan: Datum för senaste överensstämmelsekontroll:
<input type="checkbox"/> Eventuella ändringar av driften som påverkar informationen i denna deklARATION kommer att anmälas till den behöriga myndigheten.
<input type="checkbox"/> Operatören bekräftar att informationen i denna deklARATION är korrekt.
Datum samt verksamhetsansvarig chefs namn och underskrift"

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

- a) Alla hänvisningar till förordning (EG) nr 1702/2003 ska ersättas med hänvisningar till förordning (EU) nr 748/2012.
- b) Följande CAT.GEN.105 ska läggas till:

**"CAT.GEN.105 Turmotorsegelflygplan, motordrivna segelflygplan och hybridballonger**

- a) Motordrivna segelflygplan, med undantag av turmotorsegelflygplan, ska brukas och utrustas i enlighet med de krav som gäller för segelflygplan.
  - b) Turmotorsegelflygplan ska brukas enligt kraven för
    - 1. flygplan när de är motordrivna,
    - 2. segelflygplan när de brukas utan motordrivning.
  - c) Turmotorsegelflygplan ska utrustas i enlighet med kraven som gäller för flygplan, om inget annat anges i CAT.IDE.A.
  - d) Hybridballonger ska brukas i enlighet med de krav som gäller för varmluftsballonger."
- c) CAT.GEN.MPA.180 a 5 och 6 ska ersättas med följande:
- "5. En bestyrkt kopia av drifttillståndet (AOC), inklusive en engelsk översättning när drifttillståndet har utfärdats på något annat språk.
  - 6. Driftspecifikationer som är relevanta för typen av luftfartyg, utfärdade med drifttillståndet (AOC), inklusive en engelsk översättning när driftspecifikationerna har utfärdats på något annat språk."
- d) I kapitel A – ALLMÄNNA KRAV ska följande avsnitt införas:

"AVSNITT 2

***Ej motordrivna luftfartyg***

**CAT.GEN.NMPA.100 Befälhavarens ansvar**

- a) Befälhavaren ska
  - 1. ansvara för alla ombordvarande besättningsmedlemmars och passagerares säkerhet från och med att befälhavaren går ombord till dess att befälhavaren lämnar luftfartyget när flygningen har avslutats,
  - 2. ansvara för luftfartygets drift och säkerhet,
    - i) för ballonger från och med det ögonblick då ballongens hölje börjar fyllas fram till dess att höljet töms, om inte befälhavaren har delegerat ansvaret till en annan kvalificerad person under påfyllningsfasen fram till dess att befälhavaren kommer, i enlighet med drifthandboken,
    - ii) för segelflygplan från och med det ögonblick då startproceduren påbörjas till dess att segelflygplanet står stilla efter flygningens slut,
  - 3. ha bemyndigande att ge order och vidta lämpliga åtgärder för luftfartygets, de ombordvarandes och medförd egendoms säkerhet enligt punkt 7.c i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008,

4. ha bemyndigande att inte ta ombord och att sätta i land personer som kan utgöra en risk för luftfartygets eller de ombordvarandes säkerhet,
  5. inte tillåta att en person som verkar vara påverkad av alkohol eller droger i sådan utsträckning att det finns fara för luftfartygets eller de ombordvarandes säkerhet medförs ombord,
  6. säkerställa att samtliga passagerare har fått en säkerhetsgenomgång,
  7. säkerställa att alla operativa förfaranden följs och att alla checklistor går igenom i enlighet med drifthandboken,
  8. säkerställa att tillsyn före flygning har utförts i enlighet med kraven i bilaga I (Del-M) till förordning (EG) nr 2042/2003,
  9. övertyga sig om att relevant nödutrustning förblir lätt tillgänglig för omedelbar användning,
  10. uppfylla tillämpliga krav i operatörens system för händelserapportering,
  11. följa samtliga begränsningar av flyg- och tjänstgöringstider (FTL) samt de vilokrav som är tillämpliga för hans eller hennes arbetsuppgifter,
  12. när arbetsuppgifter utförs för mer än en operatör
    - i) upprätthålla sina individuella journaler över flyg- och tjänstgöringstider samt viloperioder enligt tillämpliga FTL-krav
    - ii) förse varje operatör med de uppgifter som behövs för att planlägga verksamheten i enlighet med tillämpliga FTL-krav.
- b) Befälhavaren får inte tjänstgöra i ett luftfartyg
1. under påverkan av psykoaktiva substanser eller alkohol eller när han eller hon är olämplig för tjänstgöring på grund av skada, trötthet, läkemedel, sjukdom eller andra liknande orsaker,
  2. efter djuphavsdykning eller blodgivning, om inte rimlig tid har förflutit,
  3. om tillämpliga medicinska krav inte uppfylls,
  4. om han eller hon tvivlar på sin förmåga att utföra de uppgifter som tilldelats honom eller henne, eller
  5. om han eller hon lider eller tror sig lida av trötthet enligt punkt 7.f i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008 eller på annat sätt känner sig olämplig för tjänstgöring i sådan utsträckning att flygningen kan utsättas för fara.
- c) Befälhavaren ska i en nödsituation som kräver omedelbart beslut och åtgärd vidta alla åtgärder han eller hon bedömer vara nödvändiga med hänsyn till omständigheterna i enlighet med punkt 7.d i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008. Vid sådana tillfällen får han eller hon göra avsteg från regler, operativa förfaranden och metoder i säkerhetens intresse.
- d) Befälhavaren i en ballong ska
1. ansvara för genomgången före flygningen med de personer som hjälper till med fyllning och tömning av höljet,

2. säkerställa att ingen röker ombord på ballongen eller i ballongens direkta närhet, och
3. säkerställa att personer som hjälper till med fyllning och tömning av höljet bär lämpliga skyddskläder.

#### **CAT.GEN.NMPA.105 Ytterligare ballongbesättningsmedlem**

- a) När en ballong transporterar fler än 19 passagerare ska det finnas minst en ytterligare besättningsmedlem med lämplig erfarenhet och utbildning ombord för att hjälpa passagerarna i händelse av en nödsituation.
- b) Den ytterligare besättningsmedlemmen får inte tjänstgöra på en ballong
  1. under påverkan av psykoaktiva substanser eller alkohol,
  2. när han eller hon är olämplig för tjänstgöring på grund av skada, trötthet, läkemedel, sjukdom eller andra liknande orsaker, eller
  3. efter djuphavsdykning eller blodgivning, om inte rimlig tid har förflutit.

#### **CAT.GEN.NMPA.110 Befälhavarens myndighet**

Operatören ska vidta alla rimliga åtgärder för att säkerställa att alla som medförs i luftfartyget lyder alla lagenliga order som befälhavaren ger för att trygga säkerheten för luftfartyget och personer och egendom ombord.

#### **CAT.GEN.NMPA.115 Gemensamt språk**

Operatören ska säkerställa att alla besättningsmedlemmar kan kommunicera med varandra på ett gemensamt språk.

#### **CAT.GEN.NMPA.120 Bärbar elektronisk utrustning**

Operatören får inte tillåta att någon använder bärbar elektronisk utrustning (*Portable Electronic Devices, PED*) ombord på ett luftfartyg om den kan påverka funktionen hos luftfartygets system och utrustning på ett negativt sätt, och ska vidta alla rimliga åtgärder för att förhindra sådan användning.

#### **CAT.GEN.NMPA.125 Information om nöd- och överlevnadsutrustning ombord**

Operatören ska se till att det alltid finns förteckningar tillgängliga med information om den nöd- och överlevnadsutrustning som medförs ombord på operatörens alla luftfartyg för att dessa omedelbart ska kunna delges koordinationscentra för räddningsaktioner (*Rescue Coordination Centres, RCC*).

#### **CAT.GEN.NMPA.130 Alkohol och droger**

Operatören ska vidta alla rimliga åtgärder för att säkerställa att ingen som är påverkad av alkohol eller droger i sådan omfattning att det är sannolikt att luftfartygets eller de ombordvarandes säkerhet kan äventyras går ombord eller vistas i ett luftfartyg.

#### **CAT.GEN.NMPA.135 Fara för säkerheten**

Operatören ska vidta alla rimliga åtgärder för att säkerställa att ingen handlar hänsynslöst eller vårdslöst eller underlåter att handla, så att

- a) ett luftfartyg eller en person ombord eller på marken utsätts för fara, eller
- b) ett luftfartyg utgör eller tillåts utgöra en fara för någon person eller egendom.

**CAT.GEN.NMPA.140 Handlingar, handböcker och information som ska medföras**

a) Följande handlingar, handböcker och information ska medföras på varje flygning, som original eller kopior om inget annat anges:

1. Luftfartygets flyghandbok (AFM) eller motsvarande handlingar.
2. Nationalitets- och registreringsbeviset i original.
3. Luftvärdighetsbeviset (CofA) i original.
4. Miljövårdighetsbeviset (buller), i tillämpliga fall.
5. En kopia av drifttillståndet (AOC).
6. Driftspecifikationer som är relevanta för typen av luftfartyg, utfärdade med drifttillståndet, i tillämpliga fall.
7. Luftfartygets radiotillstånd, i tillämpliga fall.
8. Bevis om ansvarsförsäkring till skydd för tredje man.
9. Resedagbok eller motsvarande för luftfartyget.
10. Luftfartygets tekniska journal i enlighet med bilaga I (Del-M) till förordning (EG) nr 2042/2003, i tillämpliga fall.
11. Minimiutrustningslistan (MEL) eller listan över konfigurationsavvikelser (CDL), i förekommande fall.
12. Uppgifter om den inlämnade ATS-färdplanen, i tillämpliga fall.
13. Aktuella och lämpliga flygkartor för den föreslagna flygvägen och alla flygvägar som man rimligtvis kan tänka sig att flygningen kan omdirigeras till.
14. Förfaranden och information om visuella signaler som ska användas av ingripande luftfartyg och luftfartyg som är föremål för ingripande.
15. Information om flygräddningstjänst för området för den avsedda flygningen.
16. Erforderlig NOTAM/AIS-dokumentation.
17. Erforderlig meteorologisk information.
18. Passagerarlistor, i tillämpliga fall.
19. För segelflygplan: dokumentation av massa och balans; för ballonger: dokumentation av massa.
20. Driftfärdplanen, i tillämpliga fall.
21. All annan dokumentation som kan röra flygningen eller krävas av stater som berörs av flygningen.

b) Trots vad som sägs i punkt a får de handlingar, de handböcker och den information som anges där medföras i följefordonet eller behållas på flygplatsen eller utlandningsplatsen på flygningar som är tänkta att

1. starta och landa på samma flygplats eller utlandningsplats,

2. förbli inom ett lokalområde som finns specificerat i drifhandboken.

#### **CAT.GEN.NMPA.145 Uppvisande av dokumentation**

Befälhavaren ska, på begäran av en av myndigheten bemyndigad person, inom rimlig tid visa upp den dokumentation som ska medföras ombord.

#### **CAT.GEN.NMPA.150 Transport av farligt gods**

- a) Det är inte tillåtet att transportera farligt gods, med undantag för när detta gods
  1. inte omfattas av *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (Icao Doc 9284-AN/905) i enlighet med del 1 i dessa, eller
  2. medförs av passagerare eller besättningsmedlemmar eller i bagaget i enlighet med del 8 i *Technical Instructions*.
- b) Operatören ska fastställa förfaranden för att säkerställa att alla rimliga åtgärder vidtas för att förhindra att farligt gods tas ombord av misstag.
- c) Operatören ska förse personalen med nödvändig information som gör det möjligt för personalen att fullgöra sitt ansvar.”
- e) I CAT.OP.MPA.151 ska följande punkt införas som punkt a1:
  - ”a1) Trots vad som sägs i CAT.OP.MPA.150 b–d ska operatören ange den minsta slutliga bränslereserven i drifhandboken för verksamhet med ELA2-flygplan som påbörjas och avslutas på samma flygplats eller utelandningsplats enligt visuelflygregler (VFR) under dager. Denna minsta slutliga bränslereserv får inte underskrida den mängd bränsle som krävs för 45 minuters flygtid.”
- f) I kapitel B – OPERATIVA FÖRFARANDEN ska följande avsnitt införas:

”AVSNITT 2

#### **Ej motordrivna luftfartyg**

#### **CAT.OP.NMPA.100 Användning av flygplatser och utelandningsplatser**

Operatören ska endast använda flygplatser och utelandningsplatser som är lämpliga för aktuell(a) luftfartygstyp(er) och verksamhet(er).

#### **CAT.OP.NMPA.105 Bullerminskande förfaranden – ballonger och motordrivna segelflygplan**

Befälhavaren ska beakta effekten av buller från luftfartyget och samtidigt säkerställa att säkerheten prioriteras framför bullerminskning.

#### **CAT.OP.NMPA.110 Bränsle- och ballastmängd och planering – ballonger**

- a) Operatören ska säkerställa att den medförda mängden bränsle och ballast räcker för den planerade flygtiden samt en reserv för 30 minuters flygning.
- b) Beräkningen av bränsle- eller ballastmängd ska åtminstone grundas på följande driftsförhållanden under vilka flygningen ska genomföras:
  1. Uppgifter som tillhandahålls av ballongtillverkaren.
  2. Beräknade massor.

3. Förväntade meteorologiska förhållanden.
  4. Flygtrafiktjänstens förfaranden och restriktioner.
- c) Beräkningarna ska dokumenteras i en driftfärdplan.

#### **CAT.OP.NMPA.115 Transport av speciella kategorier av passagerare**

Personer som behöver särskilda förhållanden, särskild hjälp och/eller särskilda anordningar när de medförs på en flygning ska betraktas som speciella kategorier av passagerare och transporteras under förhållanden som tryggar luftfartygets och de ombordvarandes säkerhet enligt förfaranden som fastställts av operatören.

#### **CAT.OP.NMPA.120 Information till passagerare**

Operatören ska säkerställa att passagerarna får en säkerhetsgenomgång före eller, i förekommande fall, under flygningen.

#### **CAT.OP.NMPA.125 Flygförberedelser**

Innan flygningen påbörjas ska befälhavaren

- a) med alla rimliga till buds stående medel förvissa sig om att anläggningarna på mark, inklusive kommunikations- och navigationshjälpmedel som är tillgängliga och direkt nödvändiga för säker drift av luftfartyget under en sådan flygning, är adekvata för den typ av verksamhet för vilken flygningen ska genomföras, och
- b) känna till all tillgänglig meteorologisk information som är ändamålsenlig för den avsedda flygningen. Förberedelserna för en flygning bort från startplatsens omedelbara närhet ska omfatta
  1. en genomgång av tillgängliga aktuella väderrapporter och väderprognoser, och
  2. planering av alternativa åtgärder om flygningen inte kan slutföras som planerat på grund av väderförhållandena.

#### **CAT.OP.NMPA.130 Inlämning av ATS-färdplan**

- a) Om en ATS-färdplan inte har inlämnats eftersom det inte krävs enligt trafikreglerna för luftfart, ska tillräckliga uppgifter lämnas i förvar så att alarmeringstjänsten kan aktiveras vid behov.
- b) När verksamheten utgår från en plats där det inte är möjligt att lämna någon ATS-färdplan, ska denna lämnas så snart som möjligt efter start av befälhavaren eller operatören.

#### **CAT.OP.NMPA.135 Säkring av uppehållsplats för passagerare och pilot – ballonger**

Befälhavaren ska före start och landning och när det bedöms nödvändigt av säkerhetsskäl säkerställa att

- a) all utrustning och allt bagage är ordentligt säkrat, och
- b) nödevakuering fortfarande är möjlig.

#### **CAT.OP.NMPA.140 Rökning ombord**

Ingen får tillåtas röka ombord på ett segelflygplan eller en ballong.



**CAT.OP.NMPA.145 Meteorologiska förhållanden**

Befälhavaren får påbörja eller fortsätta en flygning enligt visuelflygregler (VFR) enbart om den senast tillgängliga meteorologiska informationen visar att väderförhållandena längs flygvägen och på den avsedda destinationen vid den beräknade tidpunkten för användning kommer att uppfylla eller vara mer gynnsamma än tillämpliga operativa minima för flygning enligt VFR.

**CAT.OP.NMPA.150 Is och andra beläggningar – förfaranden på marken**

Befälhavaren får endast inleda en start om luftfartyget är fritt från varje beläggning som kan påverka luftfartygets prestanda och/eller manöverbarhet negativt, såvida inte detta är tillåtet enligt flyghandboken (AFM).

**CAT.OP.NMPA.155 Startförhållanden**

Innan starten påbörjas ska befälhavaren ha övertygat sig om att vädret vid flygplatsen eller utlandningsplatsen, enligt den tillgängliga informationen, inte förhindrar en säker start och utflygning.

**CAT.OP.NMPA.160 Simulering av onormala situationer under flygning**

Befälhavaren ska säkerställa att onormala situationer eller nödsituationer som kräver att förfaranden för onormala situationer eller nödsituationer tillämpas inte simuleras vid transport av passagerare.

**CAT.OP.NMPA.165 Bränsle- och ballastuppföljning under flygning – ballonger**

Befälhavaren ska regelbundet kontrollera att mängden användbart återstående bränsle och ballast under flygning inte är mindre än den mängd som krävs för att genomföra den planerade flygningen och den reserv som planerats för landningen.

**CAT.OP.NMPA.170 Användning av extra syrgas**

Befälhavaren ska säkerställa att flygbesättningsmedlemmar som utför uppgifter som är väsentliga för luftfartygets säkerhet under flygning fortlöpande använder extra syrgas närhelst tryckhöjden överstiger 10 000 fot under mer än 30 minuter och närhelst tryckhöjden överstiger 13 000 fot.

**CAT.OP.NMPA.175 Förutsättningar för inflygning och landning**

Innan en inflygning för landning påbörjas ska befälhavaren förvissa sig om att vädret vid den avsedda flygplatsen eller utlandningsplatsen och förhållandena på den bana som avses användas, enligt den information som är tillgänglig för honom eller henne, inte kommer att förhindra säker inflygning och landning.

**CAT.OP.NMPA.180 Driftsbegränsningar – varmluftsballonger**

- a) En varmluftsballong får inte landa under mörker, förutom i en nödsituation.
- b) En varmluftsballong får starta under mörker under förutsättning att tillräckligt mycket bränsle medförs för en landning under dager.

**CAT.OP.NMPA.185 Driftsbegränsningar – segelflygplan**

Ett segelflygplan får användas endast under dager.”

- g) I CAT.POL.A.240 b 4 ska "ORO.OPS" ersättas med "ORO.FC".
- h) I CAT.POL.A.310 ska följande punkt läggas till som punkt e:  
  
"e) Kraven i a 3, a 4, a 5, b 2 och c 2 gäller inte vid verksamhet enligt visuelflygregler (VFR) under dager.”
- i) I CAT.POL.A.405 b ska hänvisningen till "CAT.POL.A.405 b respektive CAT.POL.A.405 c" ersättas med en hänvisning till "CAT.POL.A.400 b respektive CAT.POL.A.400 c".

- j) I kapitel C – PRESTANDABEGRÄNSNINGAR OCH OPERATIVA BEGRÄNSNINGAR FÖR LUFTFARTYG ska följande avsnitt införas som avsnitt 4 och 5:

”AVSNITT 4

**Segelflygplan**

**CAT.POL.S.100 Operativa begränsningar**

- a) Under alla faser av flygningen ska segelflygplanets last, massa och tyngdpunktsläge (CG) uppfylla alla begränsningar som anges i flyghandboken, eller i drifthandboken om denna är mer restriktiv.
- b) Skyltar, förteckningar och instrumentmarkeringar, eller kombinationer av sådana, som innehåller de operativa begränsningar som enligt flyghandboken (AFM) ska redovisas visuellt, ska visas i segelflygplanet.

**CAT.POL.S.105 Vägning**

- a) Operatören ska säkerställa att segelflygplanets massa och tyngdpunktsläge har fastställts genom faktisk vägning innan det tas i drift för första gången. Den samlade inverkan på massa och balans på grund av modifieringar och reparationer ska beaktas och vederbörligen dokumenteras. Sådan information ska ställas till befälhavarens förfogande. Segelflygplanet ska vägas på nytt om inverkan av ändringarna på massa och balans inte är känd i detalj.
- b) Vägningen ska utföras av segelflygplanets tillverkare eller i enlighet med förordning (EG) nr 2042/2003, beroende på vad som är tillämpligt.

**CAT.POL.S.110 Prestanda**

Befälhavaren får använda segelflygplanet endast om dess prestanda är tillräcklig för att uppfylla gällande trafikregler för luftfart och alla övriga begränsningar som kan gälla för flygningen, lufrummet eller flygplatserna eller utlandningsplatserna som används, med beaktande av kartnoggrannheten för alla kort och kartor som används.

AVSNITT 5

**Ballonger**

**CAT.POL.B.100 Operativa begränsningar**

- a) Under alla faser av flygningen ska ballongens last och massa uppfylla alla begränsningar som anges i flyghandboken, eller i drifthandboken om denna är mer restriktiv.
- b) Skyltar, förteckningar och instrumentmarkeringar, eller kombinationer av sådana, som innehåller de operativa begränsningar som enligt flyghandboken (AFM) ska redovisas visuellt, ska visas i ballongen.

**CAT.POL.B.105 Vägning**

- a) Operatören ska säkerställa att ballongens massa har fastställts genom faktisk vägning innan den tas i drift för första gången. Den samlade inverkan på ballongens massa på grund av modifieringar och reparationer ska beaktas och vederbörligen dokumenteras. Sådan information ska ställas till befälhavarens förfogande. Ballongen ska vägas på nytt om inverkan av modifieringarna på ballongens massa inte är känd i detalj.
- b) Vägningen ska utföras av ballongens tillverkare eller i enlighet med förordning (EG) nr 2042/2003, beroende på vad som är tillämpligt.

**CAT.POL.B.110 System för att fastställa massa**

- a) Ballongoperatören ska upprätta ett system som anger hur följande punkter på ett korrekt sätt ska fastställas för varje flygning, så att befälhavaren kan kontrollera att de begränsningar som anges i flyghandboken är uppfyllda:
  1. Ballongens tom massa.

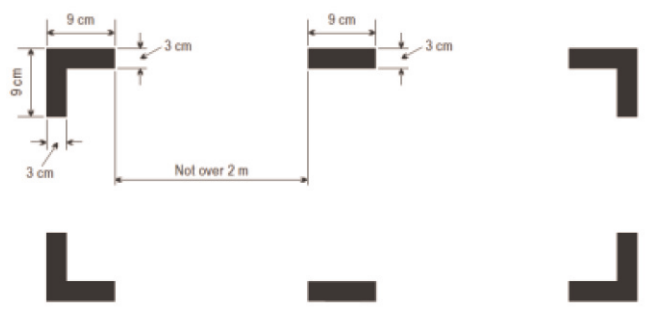
2. Nyttolastens massa.
  3. Bränslemassa eller ballastmassa.
  4. Startmassa.
  5. Ballongens lastning, övervakad av befälhavaren eller kvalificerad personal.
  6. Färdigställande och tillhandahållande av all dokumentation.
- b) En uträkning av massa som bygger på elektroniska beräkningar ska kunna reproduceras av befälhavaren.
- c) Dokumentationen av massa ska färdigställas före varje flygning och dokumenteras i en driftfärdplan.

#### **CAT.POL.B.115 Prestanda**

Befälhavaren får använda ballongen endast om dess prestanda är tillräcklig för att uppfylla gällande trafikregler för luftfart och alla övriga begränsningar som kan gälla för flygningen, luftrummet eller flygplatserna eller utlandningsplatserna som används, med beaktande av noggrannheten för alla eventuella kort och kartor som används.”

- k) Gäller inte den svenska versionen.
- l) I CAT.IDE.A.260 ska figur 1 ersättas med följande figur:

Figur 1



- m) I KAPITEL D – INSTRUMENT, DATA, UTRUSTNING ska följande avsnitt införas som avsnitt 3 och 4:

”AVSNITT 3

#### **Segelflygplan**

##### **CAT.IDE.S.100 Instrument och utrustning – allmänt**

- a) Instrument och utrustning som krävs enligt detta kapitel ska godkännas i enlighet med förordning (EU) nr 748/2012 om de
1. används av flygbesättningen för att kontrollera flygbanan,
  2. används för att uppfylla kraven i CAT.IDE.S.140,
  3. används för att uppfylla kraven i CAT.IDE.S.145, eller
  4. har installerats i segelflygplanet.

- b) För följande utrustning, när den krävs enligt detta kapitel, behövs inget utrustningsgodkännande:
1. Handlampa.
  2. Precisionsur.
  3. Överlevnads- och signalutrustning.
- c) För instrument och utrustning som inte krävs enligt detta kapitel samt annan utrustning som inte krävs enligt andra bilagor, men som medförs under flygningen, ska följande gälla:
1. Den information som erhålls genom instrumenten eller utrustningen får inte användas av flygbesättningen för att uppfylla kraven i bilaga I till förordning (EG) nr 216/2008.
  2. Instrumenten och utrustningen får inte påverka segelflygplanets luftvärdighet, inte ens vid fel eller störningar.
- d) Instrument och utrustning ska vara lätta att använda eller nå från tjänstgöringsplatsen för de flygbesättningsmedlemmar som behöver använda dem.
- e) All erforderlig nödutrustning ska vara lätt att nå för omedelbar användning.

#### **CAT.IDE.S.105 Minimiutrustning för flygning**

Flygning får inte inledas om något av segelflygplanets instrument, utrustningsdetaljer eller funktioner som krävs för den avsedda flygningen är ur funktion eller saknas, såvida inte segelflygplanet används enligt minimiutrustningslistan.

#### **CAT.IDE.S.110 Verksamhet enligt visuelflygregler (VFR) – flyg- och navigeringsinstrument**

- a) Segelflygplan som brukas enligt VFR under dager ska vara försedda med utrustning för att mäta och visa följande:
1. För motordrivna segelflygplan: magnetisk kurs.
  2. Tid i timmar, minuter och sekunder.
  3. Tryckhöjd.
  4. Indikerad fart.
- b) Segelflygplan som används under omständigheter där segelflygplanets önskade attityd inte kan bibehållas utan bruk av ett eller flera ytterligare instrument ska uppfylla kraven i punkt a och dessutom vara försedda med utrustning för att mäta och visa följande:
1. Vertikalhastighet.
  2. Attityd eller sväng och glid.
  3. Magnetisk kurs.

#### **CAT.IDE.S.115 Flygning i moln – flyg- och navigeringsinstrument**

Segelflygplan som utför flygning i moln ska vara försedda med utrustning för att mäta och visa följande:

- a) Magnetisk kurs.

- b) Tid i timmar, minuter och sekunder.
- c) Tryckhöjd.
- d) Indikerad fart.
- e) Vertikalhastighet.
- f) Attityd eller sväng och glid.

#### **CAT.IDE.S.120 Säten och fasthållningssystem**

- a) Segelflygplan ska vara utrustade med
  - 1. en sittplats för varje person ombord, och
  - 2. ett säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen för varje sittplats enligt flyghandboken (AFM).
- b) Ett säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen ska ha en enpunktsmekanism för frigöring.

#### **CAT.IDE.S.125 Extra syrgas**

Segelflygplan som används på tryckhöjder över 10 000 fot ska vara utrustade med ett system för lagring och fördelning av syrgas som innehåller tillräckligt mycket andningssyrgas för att försörja

- a) besättningsmedlemmarna för de perioder överstigande 30 minuter när tryckhöjden kommer att ligga mellan 10 000 fot och 13 000 fot, och
- b) alla besättningsmedlemmar och passagerare för de perioder när tryckhöjden kommer att ligga över 13 000 fot.

#### **CAT.IDE.S.130 Flygning över vatten**

Befälhavaren för ett segelflygplan som brukas över vatten ska fastställa riskerna för att personerna i segelflygplanet inte skulle överleva en eventuell nödlandning på vatten och på grundval därav fastställa om segelflygplanet ska medföra

- a) en flytväst eller motsvarande individuellt flythjälpmiddel för varje person ombord, som ska bäras eller förvaras på en plats som är lätt åtkomlig från sittplatsen för den avsedda personen,
- b) en nödradiosändare (ELT) eller en personlig nödradiosändare (*Personal Locator Beacon*, PLB), som bärs av en besättningsmedlem eller passagerare och som kan sända samtidigt på 121,5 MHz och 406 MHz,
- c) utrustning för att sända nödsignaler om segelflygplanet används för flygning
  - 1. över vatten bortom glidavstånd från land, eller
  - 2. där start- eller inflygningsvägen ligger över vatten på ett sådant sätt att en nödlandning på vatten är sannolik vid en incident.

#### **CAT.IDE.S.135 Överlevnadsutrustning**

Segelflygplan som brukas över områden där flygräddning skulle vara särskilt svår att genomföra ska vara utrustade med sådana signalanordningar och sådan livräddningsutrustning som lämpar sig för det område som ska överflygas.

**CAT.IDE.S.140 Radiokommunikationsutrustning**

- a) Om så krävs i det luftrum som används, ska segelflygplanet vara försett med radiokommunikationsutrustning som kan utföra tvåvägskommunikation med de flygradiostationer eller på de frekvenser som krävs för att uppfylla luftrumets krav.
- b) Utrustningen för radiokommunikation, om sådan krävs enligt punkt a, ska möjliggöra kommunikation på nödfrekvensen för luftfart 121,5 MHz.

**CAT.IDE.S.145 Navigationsutrustning**

Segelflygplan ska vara utrustade med den navigationsutrustning som krävs för att de ska kunna flyga enligt

- a) ATS-färdplanen, i tillämpliga fall, och
- b) gällande luftrumskrav.

**CAT.IDE.S.150 Transponder**

Om så krävs i det luftrum som används ska segelflygplanet vara utrustat med en SSR-transponder med all den nödvändiga kapaciteten.

## AVSNITT 4

**Ballonger****CAT.IDE.B.100 Instrument och utrustning – allmänt**

- a) Instrument och utrustning som krävs enligt detta kapitel ska godkännas i enlighet med förordning (EU) nr 748/2012 om de
1. används av flygbesättningen för att bestämma flygbanan,
  2. används för att uppfylla kraven i CAT.IDE.B.155, eller
  3. har installerats i ballongen.
- b) För följande utrustning, när den krävs enligt detta kapitel, behövs inget utrustningsgodkännande:
1. Handlampa.
  2. Precisionsur.
  3. Första hjälpen-låda.
  4. Överlevnads- och signalutrustning.
  5. Alternativ tändningskälla.
  6. Brandfilt eller brandsäkert täcke.
  7. Släplina.
  8. Kniv.

- c) För instrument och utrustning som inte krävs enligt detta kapitel samt annan utrustning som inte krävs enligt andra bilagor, men som medförs under flygningen, ska följande gälla:
1. Den information som erhålls genom instrumenten eller utrustningen får inte användas av flygbesättningen för att uppfylla kraven i bilaga I till förordning (EG) nr 216/2008.
  2. Instrumenten och utrustningen får inte påverka segelflygplanets luftvärdighet, inte ens vid fel eller störningar.
- d) Instrumenten och utrustningen ska vara lätta att använda eller nå från den tilldelade tjänstgöringsplatsen för den flygbesättningsmedlem som behöver använda dem.
- e) All erforderlig nödutrustning ska vara lätt att nå för omedelbar användning.

#### **CAT.IDE.B.105 Minimiutrustning för flygning**

Flygning får inte inledas om något av ballongens instrument, utrustningsdetaljer eller funktioner som krävs för den avsedda flygningen är ur funktion, såvida inte ballongen används enligt minimiutrustningslistan.

#### **CAT.IDE.B.110 Ballongljus**

Ballonger som brukas under mörker ska vara utrustade med

- a) kollisionsvarningsljus,
- b) en anordning för att ge tillräcklig belysning åt samtliga instrument och utrustningar som krävs för en säker drift av ballongen, och
- c) en handlampa.

#### **CAT.IDE.B.115 Verksamhet enligt visuelflygregler (VFR) – flyg- och navigeringsinstrument samt tillhörande utrustning**

Ballonger som brukas enligt VFR ska vara utrustade med

- a) en anordning för att ange färdriktningen,
- b) en anordning för att mäta och visa
  1. tid i timmar, minuter och sekunder,
  2. vertikalhastighet, om detta krävs enligt flyghandboken (AFM),
  3. tryckhöjd, om detta krävs enligt flyghandboken, enligt luftrumskraven eller om höjden måste kontrolleras för användning av syrgas, och
  4. med undantag för gasballonger: trycket i varje gasbränsleledning.

#### **CAT.IDE.B.120 Fasthållningssystem**

Ballonger som har ett särskilt utrymme för befälhavaren ska vara utrustade med ett fasthållningssystem för befälhavaren.

**CAT.IDE.B.125 Första hjälpen-låda**

- a) Ballonger ska vara utrustade med en första hjälpen-låda.
- b) Ytterligare en första hjälpen-låda ska medföras i följefordonet.
- c) Första hjälpen-lådor ska
  1. vara lätt åtkomliga för användning, och
  2. upprätthållas i bruksvärdigt skick.

**CAT.IDE.B.130 Extra syrgas**

Ballonger som används på tryckhöjder över 10 000 fot ska vara utrustade med ett system för lagring och fördelning av syrgas som innehåller tillräckligt mycket andningssyrgas för att försörja

- a) besättningsmedlemmarna för de perioder överstigande 30 minuter när tryckhöjden kommer att ligga mellan 10 000 fot och 13 000 fot, och
- b) alla besättningsmedlemmar och passagerare för de perioder när tryckhöjden kommer att ligga över 13 000 fot.

**CAT.IDE.B.135 Handbrandsläckare**

Varmluftsbullonger ska vara utrustade med minst en handbrandsläckare enligt kraven i gällande luftvärdighetsbestämmelse.

**CAT.IDE.B.140 Flygning över vatten**

Befälhavaren för en ballong som brukas över vatten ska fastställa riskerna för att personerna i ballongen inte skulle överleva en eventuell nödländning på vatten och på grundval därav fastställa om ballongen ska medföra följande:

- a) En flytväst för varje person ombord eller motsvarande individuellt flythjälpmedel för varje person ombord som är yngre än 24 månader. Flytvästen eller flythjälpmedlet ska bäras av den avsedda personen eller förvaras på en plats som är lätt åtkomlig från platsen för den avsedda personen.
- b) En nödradiosändare (ELT) eller en personlig nödradiosändare (*Personal Locator Beacon*, PLB), som bärs av en besättningsmedlem eller passagerare och som kan sända samtidigt på 121,5 MHz och 406 MHz.
- c) Utrustning för att skicka nödsignaler.

**CAT.IDE.B.145 Överlevnadsutrustning**

Ballonger som brukas över områden där flygräddning skulle vara särskilt svår att genomföra ska vara utrustade med sådana signalanordningar och sådan livräddningsutrustning som lämpar sig för det område som ska överflygas.

**CAT.IDE.B.150 Diverse utrustning**

- a) Ballonger ska vara utrustade med skyddshandskar för samtliga besättningsmedlemmar.
- b) Varmluftsbullonger ska vara utrustade med
  1. en alternativ tändningskälla,
  2. en anordning för att mäta och visa bränslemängden,



3. en brandfilt eller ett brandsäkert täcke,
  4. en släplina som är minst 25 m lång.
- c) Gasballonger ska vara utrustade med
1. en kniv,
  2. en släplina som är minst 20 m lång och gjord av naturfibrer eller elektrostatiskt ledande material.

#### **CAT.IDE.B.155 Radiokommunikationsutrustning**

- a) Om så krävs i luftrumskraven, ska ballongen vara försedd med radiokommunikationsutrustning vid pilotens tjänstgöringsplats. Utrustningen ska klara tvåvägskommunikation med de flygradiostationer eller på de frekvenser som krävs för att uppfylla luftrumskraven.
- b) Utrustningen för radiokommunikation, om sådan krävs enligt punkt a, ska möjliggöra kommunikation på nödfrekvensen för luftfart 121,5 MHz.

#### **CAT.IDE.B.160 Transponder**

Om så krävs i det luftrum som används ska ballongen vara utrustad med en SSR-transponder med all den nödvändiga kapaciteten.”

5. Bilaga V till förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras på följande sätt:
- a) Alla hänvisningar till förordning (EG) nr 1702/2003 ska ersättas med hänvisningar till förordning (EU) nr 748/2012.
- b) I SpA.GEN.100 a 1 ska ordet ”flygoperatör” ersättas med ”operatör”.
- c) SpA.DG.100 ska ersättas med följande:

#### **”SpA.DG.100 Transport av farligt gods**

Med undantag för vad som föreskrivs i bilaga IV (Del-CAT), bilaga VI (Del-NCC), bilaga VII (Del-NCO) och bilaga VIII (Del-SPO) får operatören endast transportera farligt gods med flyg om operatören har godkänts av den behöriga myndigheten.”

6. I bilaga VI till förordning (EU) nr 965/2012 ska NCC.POL.125 b ersättas med följande:
- ”b) Med undantag för flygplan utrustade med turbopropmotorer och med en maximal startmassa på högst 5 700 kg ska befälhavaren, i händelse av motorbortfall under start, säkerställa att flygplanet kan
1. avbryta starten och stanna inom den tillgängliga start-stoppträckan eller banan, eller
  2. fortsätta starten och gå fritt från alla hinder längs flygbanan med tillräcklig marginal till dess att flygplanet har ett läge som ger det möjlighet att uppfylla NCC.POL.130.”
7. Bilaga VII till förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras på följande sätt:
- a) Alla hänvisningar till förordning (EG) nr 1702/2003 ska ersättas med hänvisningar till förordning (EU) nr 748/2012.

b) NCO.GEN.102 ska ändras på följande sätt:

i) Rubriken ska ersättas med följande:

**”Turmotorsegelflygplan, motordrivna segelflygplan och hybridballonger”.**

ii) Följande punkt ska läggas till som punkt d:

”d) Hybridballonger ska brukas i enlighet med de krav som gäller för varmluftsballonger.”

c) Följande punkt NCO.GEN.103 ska införas:

**”NCO.GEN.103 Introduktionsflygningar**

Introduktionsflygningar som avses i artikel 6.5 c i denna förordning ska, när de utförs i enlighet med denna bilaga,

a) börja och sluta vid samma flygplats eller utelandningsplats, med undantag för ballonger och segelflygplan,

b) genomförs enligt visuelflygregler (VFR) under dager,

c) övervakas av en utsedd person som ansvarar för flygningarnas säkerhet, och

d) uppfylla alla andra villkor som fastställts av den behöriga myndigheten.”

d) NCO.GEN.106 ska ersättas med följande:

**”NCO.GEN.106 Befälhavarens ansvar och behörighet – ballonger**

Befälhavaren i en ballong ska utöver det som föreskrivs i NCO.GEN.105

a) ansvara för genomgången före flygningen med de personer som hjälper till med fyllning och tömning av höljet,

b) säkerställa att ingen röker ombord på ballongen eller i ballongens direkta närhet, och

c) säkerställa att personer som hjälper till med fyllning och tömning av höljet bär lämpliga skyddskläder.”

e) I NCO.GEN.135 a 10 ska orden ”området under” införas före ”den föreslagna flygvägen”.

f) I NCO.OP.110 c första meningen ska ordet ”bara” införas efter ”ska”.

g) Rubriken till NCO.OP.113 ska ersättas med följande: **”Operativa minima vid flygplats – cirkling över land med helikoptrar”.**

h) I NCO.OP.127 a och b ska ordet ”gas” utgå.

i) NCO.OP.215 ska ersättas med följande:

**”NCO.OP.215 Driftsbegränsningar – varmluftsballonger**

a) En varmluftsballong får inte landa under mörker, förutom i nödfall.

b) En varmluftsballong får starta under mörker under förutsättning att tillräckligt mycket bränsle medförs för en landning under dager.”

j) NCO.POL.105 b ska ersättas med följande:

”b) Vägningen ska utföras enligt följande:

1. Flygplan och helikoptrar ska vägas av luftfartygets tillverkare eller en godkänd underhållsorganisation.
2. Segelflygplan och ballonger ska vägas av luftfartygets tillverkare eller i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003, beroende på vad som är tillämpligt.”

k) NCO.IDE.B.110 ska ersättas med följande:

**”NCO.IDE.B.110 Ballongljus**

Ballonger som brukas under mörker ska vara utrustade med

- a) kollisionsvarningsljus,
- b) en anordning för att ge tillräcklig belysning åt samtliga instrument och utrustningar som krävs för en säker drift av ballongen, och
- c) en handlampa.”

l) NCO.IDE.B.125 ska ersättas med följande:

**”NCO.IDE.B.125 Handbrandsläckare**

Varmluftsballonger ska vara utrustade med minst en handbrandsläckare, om detta krävs enligt tillämpliga certifieringsspecifikationer.”

m) NCO.IDE.B.140 ska ersättas med följande:

**”NCO.IDE.B.140 Diverse utrustning**

a) Ballonger ska vara utrustade med skyddshandskar för samtliga besättningsmedlemmar.

b) Varmluftsballonger ska vara utrustade med

1. en alternativ tändningskälla,
2. en anordning för att mäta och visa bränslemängden,
3. en brandfilt eller ett brandsäkert täcke,
4. en släplina som är minst 25 m lång.

c) Gasballonger ska vara utrustade med

1. en kniv,
2. en släplina som är minst 20 m lång och gjord av naturfibrer eller elektrostatiskt ledande material.”

- n) Följande kapitel ska läggas till som kapitel E:

"KAPITEL E  
**SÄRSKILDA KRAV**

AVSNITT 1

**Allmänt**

**NCO.SPEC.100 Tillämpningsområde**

I detta kapitel fastställs särskilda krav som gäller för befälhavare som utför icke-kommersiell specialiserad flygverksamhet med icke-komplexa motordrivna luftfartyg.

**NCO.SPEC.105 Checklista**

- a) Innan en specialiserad flygverksamhet inleds ska befälhavaren göra en riskbedömning där verksamhetens komplexitet bedöms för att fastställa de inneboende farorna och riskerna samt riskreducerande åtgärder.
- b) Specialiserad flygverksamhet ska utföras i enlighet med en checklista. Befälhavaren ska på grundval av riskbedömningen fastställa en sådan checklista som är lämpad för den specialiserade verksamheten och det luftfartyg som ska användas, med beaktande av varje avsnitt i detta kapitel.
- c) Checklistan, som omfattar arbetsuppgifter för befälhavare, besättningsmedlemmar och uppdragsspecialister, ska finnas lätt tillgänglig vid varje flygning.
- d) Checklistan ska regelbundet ses över och uppdateras vid behov.

**NCO.SPEC.110 Befälhavarens ansvarsområden och behörighet**

När besättningsmedlemmar eller uppdragsspecialister deltar i verksamheten

- a) ska befälhavaren säkerställa att besättningsmedlemmar och uppdragsspecialister uppfyller kraven i NCO.SPEC.115 och NCO.SPEC.120,
- b) får befälhavaren inte inleda en flygning om någon besättningsmedlem eller uppdragsspecialist är oförmögen att utföra sina arbetsuppgifter på grund av skada, sjukdom, trötthet eller påverkan av psykoaktiva ämnen,
- c) får befälhavaren inte fortsätta en flygning bortom närmaste flygplats eller uteländningsplats med godkända väderminima om någon besättningsmedlems eller uppdragsspecialists förmåga att utföra sina uppgifter kraftigt begränsas på grund av till exempel trötthet, sjukdom eller syrebrist,
- d) ska befälhavaren säkerställa att besättningsmedlemmar och uppdragsspecialister följer de lagar, förordningar och förfaranden som gäller i de stater där verksamheten bedrivs,
- e) ska befälhavaren säkerställa att alla besättningsmedlemmar och uppdragsspecialister kan kommunicera med varandra på ett gemensamt språk, och
- f) ska befälhavaren säkerställa att uppdragsspecialister och besättningsmedlemmar fortlöpande använder extra syrgas närhelst kabinhöjden överstiger 10 000 fot under mer än 30 minuter och närhelst kabinhöjden överstiger 13 000 fot.

**NCO.SPEC.115 Besättningens ansvar**

- a) En besättningsmedlem ska ha ansvaret för att korrekt utföra sina arbetsuppgifter. Besättningens arbetsuppgifter ska anges i checklistan.

- b) Med undantag för ballonger ska en besättningsmedlem vara fastspänd på sin tilldelade tjänstgöringsplats under kritiska faser av flygningen eller när befälhavaren anser detta vara nödvändigt med hänsyn till säkerheten, om inget annat anges i checklistan.
- c) Under flygningen ska en flygbesättningsmedlem behålla säkerhetsbältet fastspänt när han eller hon befinner sig på sin tjänstgöringsplats.
- d) Under flygning ska det alltid finnas minst en kvalificerad flygbesättningsmedlem vid luftfartygets manöverorgan.
- e) En besättningsmedlem får inte utföra arbetsuppgifter i ett luftfartyg
  - 1. om han eller hon lider eller tror sig lida av trötthet enligt punkt 7.f i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008 eller på annat sätt känner sig olämplig att utföra sina uppgifter,
  - 2. under påverkan av psykoaktiva substanser eller alkohol eller av andra skäl som avses i punkt 7.g i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008.
- f) En besättningsmedlem som utför arbetsuppgifter för mer än en operatör ska
  - 1. i förekommande fall upprätthålla sina individuella journaler över flyg- och tjänstgöringstider samt viloperioder enligt kapitel FTL i bilaga III (Del-ORO) till förordning (EU) nr 965/2012, och
  - 2. förse varje operatör med de uppgifter som behövs för att planlägga verksamheten i enlighet med tillämpliga FTL-krav.
- g) En besättningsmedlem ska rapportera till befälhavaren
  - 1. alla fel, brister, funktionsfel eller defekter som han eller hon anser kunna påverka luftfartygets luftvärdighet eller driftsäkerhet, inklusive nödsystem, och
  - 2. alla incidenter som äventyrade eller kunde äventyra en säker drift.

#### **NCO.SPEC.120 Uppdragsspecialisters ansvar**

- a) En uppdragsspecialist ska ha ansvaret för att korrekt utföra sina arbetsuppgifter. Uppdragsspecialisternas arbetsuppgifter ska anges i checklistan.
- b) Med undantag för ballonger gäller att under kritiska faser av flygningen eller när befälhavaren anser detta vara nödvändigt med hänsyn till säkerheten ska en uppdragsspecialist vara fastspänd på sin tilldelade tjänstgöringsplats, om inget annat anges i checklistan.
- c) Uppdragsspecialisten ska säkerställa att han eller hon är fastspänd när specialiserade uppgifter utförs med öppna eller avlägsnade ytterdörrar.
- d) En uppdragsspecialist ska rapportera till befälhavaren
  - 1. alla fel, brister, funktionsfel eller defekter som han eller hon anser kunna påverka luftfartygets luftvärdighet eller driftsäkerhet, inklusive nödsystem, och
  - 2. alla incidenter som äventyrade eller kunde äventyra en säker drift.

#### **NCO.SPEC.125 Säkerhetsgenomgång**

- a) Före start ska befälhavaren informera uppdragsspecialister om
  - 1. nödutrustning och nödförfaranden, och
  - 2. operativa förfaranden, före varje flygning eller serie av flygningar, som är förenade med den specialiserade uppgiften.

- b) Den information som avses i punkt a 2 behöver inte gå igenom om uppdragsspecialisterna har instruerats om de operativa förfarandena innan driftsäsongen inleddes under det innevarande kalenderåret.

#### **NCO.SPEC.130 Minimihöjd för hinderfrihet – instrumentflygning**

Befälhavaren ska för varje flygning fastställa lägsta flyghöjd som ger den hinderfrihet som krävs för samtliga delsträckor som ska flygas enligt instrumentflygningsreglerna. Lägsta flyghöjd får inte vara lägre än den som offentliggjorts av den stat som överflygs.

#### **NCO.SPEC.135 Bränsle- och oljemängd – flygplan**

NCO.OP.125 a 1 i gäller inte för bogsering av segelflygplan, flyguppvisning, avancerade flygningar eller tävlingsflygningar.

#### **NCO.SPEC.140 Bränsle- och oljemängd – helikoptrar**

Trots vad som sägs i NCO.OP.126 a 1 får befälhavaren på en helikopter påbörja en flygning enligt visuella flygregler (VFR) under dager och maximalt 25 nautiska mil från den flygplats eller utlandningsplats som utgör startplats endast om det finns en bränslereserv för minst 10 minuters flygning i fart för bästa räckvidd.

#### **NCO.SPEC.145 Simulerade situationer under flygning**

Såvida inte en uppdragsspecialist är ombord på luftfartyget i utbildningssyfte får befälhavaren inte, vid transport av uppdragsspecialister, simulera

- a) situationer som kräver tillämpning av förfaranden för onormala situationer eller nödsituationer, eller
- b) flygning under instrumentväderförhållanden (IMC).

#### **NCO.SPEC.150 Terrängvarningssystem**

Om terrängvarningssystem finns installerat får det avaktiveras under specialiserade uppgifter som är av en sådan karaktär att luftfartyget måste användas inom ett markavstånd som skulle utlösa systemet.

#### **NCO.SPEC.155 Flygburet kollisionsvarningssystem (ACAS II)**

Trots vad som sägs i NCO.OP.200 får det flygburna kollisionsvarningssystemet avaktiveras under specialiserade uppgifter som är av en sådan karaktär att luftfartyget måste användas inom ett markavstånd som skulle utlösa systemet.

#### **NCO.SPEC.160 Utsläpp av farligt gods**

Vid utsläpp av farligt gods får befälhavaren inte bruka luftfartyget över tätbebyggda områden som städer, tätorter eller annan bebyggelse, eller över en folksamling utomhus.

#### **NCO.SPEC.165 Medförande och användning av vapen**

- a) Befälhavaren ska säkerställa att vapen som medförs på en flygning för en specialiserad uppgift förvaras på ett säkert sätt när de inte används.
- b) Den uppdragsspecialist som använder vapnet ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att förhindra att luftfartyget och personer ombord eller på marken utsätts för fara.

#### **NCO.SPEC.170 Prestandakriterier och operativa kriterier – flygplan**

När ett flygplan brukas på en höjd som understiger 150 m (500 fot) utanför ett tätbebyggt område, och flygplanet vid ett motorbortfall på en kritisk motor inte kan bibehålla planflykt, ska befälhavaren ha

- a) fastställt operativa förfaranden för att minimera konsekvenserna av ett motorbortfall, och

- b) informerat samtliga besättningsmedlemmar och uppdragsspecialister ombord om vilka förfaranden som ska genomföras vid en nödlandning.

#### **NCO.SPEC.175 Prestandakriterier och operativa kriterier – helikoptrar**

- a) Befälhavaren får framföra ett luftfartyg över tätbebyggda områden förutsatt att
1. helikoptern är certifierad i kategori A eller B, och
  2. säkerhetsåtgärder har upprättats för att förhindra att personer eller egendom på marken utsätts för onödiga risker.
- b) Befälhavaren ska ha
1. fastställt operativa förfaranden för att minimera konsekvenserna av ett motorbortfall, och
  2. informerat samtliga besättningsmedlemmar och uppdragsspecialister ombord om vilka förfaranden som ska genomföras vid en nödlandning.
- c) Befälhavaren ska säkerställa att massan vid start, landning eller hovring inte överstiger den maximala massa som angetts för
1. hovring utan markeffekt (*Hover Out of Ground Effect*, HOGE) med alla motorer gående på lämpligt effektuttag,
  2. om det råder sådana förhållanden att hovring utan markeffekt sannolikt inte kommer att ske, helikopterns massa inte överstiger den maximala massa som angetts för hovring med markeffekt (*Hover In Ground Effect*, HIGE) med alla motorer gående på lämpligt effektuttag, förutsatt att de rådande förhållandena medger hovring med markeffekt med den maximala specificerade massan.

#### AVSNITT 2

#### **Helikopterverksamhet med yttre hängande last (HESLO)**

#### **NCO.SPEC.HESLO.100 Checklista**

Checklistan för helikopterverksamhet med yttre hängande last (Helicopter External Sling Load Operations, HESLO) ska innehålla följande:

- a) Normala och onormala förfaranden samt nödförfaranden.
- b) Relevant prestandaunderlag.
- c) Utrustning som krävs.
- d) Eventuella begränsningar.
- e) Ansvar och arbetsuppgifter för befälhavaren och, i förekommande fall, besättningsmedlemmar och uppdragsspecialister.

#### **NCO.SPEC.HESLO.105 Särskild utrustning för helikopterverksamhet med yttre hängande last**

Helikoptern ska vara utrustad med minst

- a) en lastsäkerhetspegel eller alternativ anordning för att se kroken/krokarna eller lasten,
- b) en lastvåg, såvida det inte finns någon annan metod för att fastställa lastens vikt.

#### **NCO.SPEC.HESLO.110 Transport av farligt gods**

En operatör som transporterar farligt gods till eller från obemannade start- och landningsplatser eller avlägsna platser ska ansöka hos den behöriga myndigheten om ett undantag från bestämmelserna i *Technical Instructions* om de avser att inte uppfylla kraven i dessa.

## AVSNITT 3

**Verksamhet med mänsklig last utanför kabinutrymme (HEC)****NCO.SPEC.HEC.100 Checklista**

Checklistan för verksamhet med mänsklig last utanför kabinutrymme (*Human External Cargo*, HEC) ska innehålla följande:

- a) Normala och onormala förfaranden samt nödförfaranden.
- b) Relevant prestandaunderlag.
- c) Utrustning som krävs.
- d) Eventuella begränsningar.
- e) Ansvar och arbetsuppgifter för befälhavaren och, i förekommande fall, besättningsmedlemmar och uppdrags-specialister.

**NCO.SPEC.HEC.105 Särskild utrustning för verksamhet med mänsklig last utanför kabinutrymme**

a) Helikoptrar ska vara utrustade med följande:

1. Utrustning för vinschoperationer eller lastkrok.
2. En lastsäkerhetspegel eller alternativ anordning för att se kroken.
3. En lastvåg, om det inte finns någon annan metod för att fastställa lastens vikt.

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

## AVSNITT 4

**Fallskärmsverksamhet (PAR)****NCO.SPEC.PAR.100 Checklista**

Checklistan för fallskärmsverksamhet (*Parachute*, PAR) ska innehålla följande:

- a) Normala och onormala förfaranden samt nödförfaranden.
- b) Relevant prestandaunderlag.
- c) Utrustning som krävs.
- d) Eventuella begränsningar.
- e) Ansvar och arbetsuppgifter för befälhavaren och, i förekommande fall, besättningsmedlemmar och uppdrags-specialister.

**NCO.SPEC.PAR.105 Befordran av besättningsmedlemmar och uppdragsspecialister**

Det krav som anges i NCO.SPEC.120 c ska inte tillämpas på uppdragsspecialister som utför fallskärmshopp.

**NCO.SPEC.PAR.110 Sittplatser**

Trots vad som sägs i NCO.IDE.A.140 a 1 och NCO.IDE.H.140 a 1 får luftfartygets golv användas som sittplats, förutsatt att det finns anordningar för uppdragsspecialisten att hålla eller spänna fast sig med.



**NCO.SPEC.PAR.115 Extra syrgas**

Trots vad som sägs i NCO.SPEC.110 f ska kravet att använda extra syrgas inte tillämpas på andra besättningsmedlemmar än befälhavaren och inte heller för uppdragsspecialister som utför uppgifter som är väsentliga för den specialiserade uppgiften när kabinhöjden

- a) överstiger 13 000 fot under en period av högst 6 minuter, eller
- b) överstiger 15 000 fot under en period av högst 3 minuter.

**NCO.SPEC.PAR.120 Utsläpp av farligt gods**

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

## AVSNITT 5

**Avancerad flygning (ABF)****NCO.SPEC.ABF.100 Checklista**

Checklistan för avancerad flygning (*Aerobatic Flights*, ABF) ska innehålla följande:

- a) Normala och onormala förfaranden samt nödförfaranden.
- b) Relevant prestandaunderlag.
- c) Utrustning som krävs.
- d) Eventuella begränsningar.
- e) Ansvar och arbetsuppgifter för befälhavaren och, i förekommande fall, besättningsmedlemmar och uppdragsspecialister.

**NCO.SPEC.ABF.105 Handlingar och information**

Följande handlingar och information som anges i NCO.GEN.135 a behöver inte medföras under avancerad flygning:

- a) Uppgifter om den inlämnade ATS-färdplanen, i tillämpliga fall.
- b) Aktuella och lämpliga flygkartor för den föreslagna flygvägen/det föreslagna flygområdet och alla flygvägar som man rimligtvis kan tänka sig att flygningen kan omdirigeras till.
- c) Förfaranden och information om visuella signaler som ska användas av ingripande luftfartyg och luftfartyg som är föremål för ingripande.

**NCO.SPEC.ABF.110 Utrustning**

Följande utrustningskrav behöver inte tillämpas på avancerad flygning:

- a) Första hjälpen-låda enligt NCO.IDE.A.145 och NCO.IDE.H.145.
  - b) Handbrandsläckare enligt NCO.IDE.A.160 och NCO.IDE.H.180.
  - c) Nödradiosändare eller personliga nödradiosändare, enligt NCO.IDE.A.170 och NCO.IDE.H.170.”
-

## BILAGA II

## "BILAGA VIII

## SPECIALISERAD FLYGVERKSAMHET

## [DEL-SPO]

**SPO.GEN.005 Tillämpningsområde**

- a) Denna bilaga omfattar specialiserad flygverksamhet där luftfartyget används för specialiserade aktiviteter som t.ex. jordbruksflyg, bygg- eller anläggningsarbete, fotoflyg, lantmäteri, övervakning och patrullering, och reklamflygning.
- b) Trots vad som sägs i punkt a ska icke-kommersiell specialiserad flygverksamhet med andra luftfartyg än komplexa motordrivna luftfartyg uppfylla kraven i bilaga VII (Del-NCO).
- c) Trots vad som sägs i punkt a får följande verksamhet med andra luftfartyg än komplexa motordrivna luftfartyg bedrivas i enlighet med bilaga VII (Del-NCO):
1. Tävlingsflygningar eller flyguppvisningar, under förutsättning att all typ av ersättning eller annan gottgörelse för sådana flygningar begränsas till kompensation för direkta kostnader och ett proportionerligt bidrag till årliga kostnader, samt priser till ett högsta värde som anges av den behöriga myndigheten.
  2. Fallskärmschoppning, bogsering av segelflygplan eller avancerad flygning som utförs antingen av en utbildningsorganisation som har sin huvudsakliga verksamhet i en medlemsstat och som har godkänts i enlighet med förordning (EU) nr 1178/2011, eller av en organisation vars syfte är att främja flygsport eller fritidsflyg, under förutsättning att luftfartyget ägs av organisationen eller hyrs in utan besättning, att flygningen inte genererar vinster som delas ut utanför organisationen, och att flygningar där andra än organisationens medlemmar deltar endast utgör en marginell del av organisationens verksamhet.

## KAPITEL A

## ALLMÄNNA KRAV

**SPO.GEN.100 Behörig myndighet**

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

**SPO.GEN.101 Sätt att uppfylla kraven**

Alternativa sätt att uppfylla kraven i förhållande till dem som har antagits av byrån får användas av en operatör för att uppnå överensstämmelse med förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter.

**SPO.GEN.102 Turmotorsegelflygplan, motordrivna segelflygplan och hybridballonger**

- a) Turmotorsegelflygplan ska brukas enligt kraven för
1. flygplan när de är motordrivna,
  2. segelflygplan när de brukas utan motordrivning.
- b) Turmotorsegelflygplan ska utrustas i enlighet med de krav som gäller för flygplan om inget annat anges i kapitel D.

- c) Motordrivna segelflygplan, med undantag av turmotorsegelflygplan, ska brukas och utrustas i enlighet med de krav som gäller för segelflygplan.
- d) Hybridballonger ska brukas i enlighet med de krav som gäller för varmluftsballonger.

#### **SPO.GEN.105 Besättningens ansvar**

- a) En besättningsmedlem ska ha ansvaret för att korrekt utföra sina arbetsuppgifter. Besättningens uppgifter ska specificeras i de operativa standardförfarandena (SOP) och, i tillämpliga fall, i drifthandboken.
- b) Med undantag för ballonger ska en besättningsmedlem vara fastspänd på sin tilldelade tjänstgöringsplats under kritiska faser av flygningen eller när befälhavaren anser detta vara nödvändigt med hänsyn till säkerheten, om inget annat anges i de operativa standardförfarandena.
- c) Under flygningen ska en flygbesättningsmedlem behålla säkerhetsbältet fastspänt när han eller hon befinner sig på sin tjänstgöringsplats.
- d) Under flygning ska det alltid finnas minst en kvalificerad flygbesättningsmedlem vid luftfartygets manöverorgan.
- e) En besättningsmedlem får inte utföra arbetsuppgifter i ett luftfartyg
  1. om han eller hon lider eller tror sig lida av trötthet enligt punkt 7.f i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008 eller på annat sätt känner sig olämplig att utföra sina uppgifter,
  2. under påverkan av psykoaktiva substanser eller alkohol eller av andra skäl som avses i punkt 7.g i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008.
- f) En besättningsmedlem som utför arbetsuppgifter för mer än en operatör ska
  1. i förekommande fall upprätthålla sina individuella journaler över flyg- och tjänstgöringstider samt viloperioder enligt kapitel FTL i bilaga III (Del-ORO) till förordning (EU) nr 965/2012, och
  2. förse varje operatör med de uppgifter som behövs för att planlägga verksamheten i enlighet med tillämpliga FTL-krav.
- g) En besättningsmedlem ska rapportera till befälhavaren
  1. alla fel, brister, funktionsfel eller defekter som han eller hon anser kunna påverka luftfartygets luftvärdighet eller driftsäkerhet, inklusive nödsystem, och
  2. alla incidenter som äventyrade eller kunde äventyra en säker drift.

#### **SPO.GEN.106 Uppdragsspecialisters ansvar**

- a) En uppdragsspecialist ska ha ansvaret för att korrekt utföra sina arbetsuppgifter. Uppdragsspecialisternas uppgifter ska specificeras i SOP.
- b) Med undantag för ballonger gäller att under kritiska faser av flygningen eller när befälhavaren anser detta vara nödvändigt med hänsyn till säkerheten ska en uppdragsspecialist vara fastspänd på sin tilldelade tjänstgöringsplats, om inget annat anges i de operativa standardförfarandena.

- c) Uppdragsspecialisten ska säkerställa att han eller hon är fastspänd när specialiserade uppgifter utförs med öppna eller avlägsnade ytterdörrar.
- d) En uppdragsspecialist ska rapportera till befälhavaren
  - 1. alla fel, brister, funktionsfel eller defekter som han eller hon anser kunna påverka luftfartygets luftvärdighet eller driftsäkerhet, inklusive nödsystem, och
  - 2. alla incidenter som äventyrade eller kunde äventyra en säker drift.

#### **SPO.GEN.107 Befälhavarens ansvar och behörighet**

- a) Befälhavaren ska ansvara för följande:
  - 1. Luftfartygets säkerhet samt säkerheten för alla besättningsmedlemmar, uppdragsspecialister och all last som finns ombord under flygdrift.
  - 2. Initiering, fortsättning, avslutning eller omledning av en flygning av säkerhetsskäl.
  - 3. Att se till att alla operativa procedurer följs och att alla checklistor går igenom i enlighet med lämplig handbok.
  - 4. Att en flygning påbörjas endast om han eller hon har förvissat sig om att alla operativa begränsningar som avses i punkt 2.a.3 i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008 är uppfyllda, dvs. att
    - i) luftfartyget är luftvärdigt,
    - ii) luftfartyget är vederbörligen registrerat,
    - iii) de instrument och den utrustning som krävs för genomförandet av flygningen har installerats i luftfartyget och är i funktionsdugligt skick, såvida inte användning av luftfartyget med utrustning ur funktion medges enligt minimiutrustningslistan (MEL) eller en i tillämpliga fall motsvarande handling, enligt kraven i SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105, SPO.IDE.S.105 eller SPO.IDE.B.105,
    - iv) luftfartygets massa och, med undantag av ballonger, tyngdpunktsläge är sådana att flygningen kan genomföras inom de gränser som anges i luftvärdighetsdokumentationen,
    - v) all utrustning och allt bagage har lastats och säkrats på korrekt sätt,
    - vi) luftfartygets operativa begränsningar enligt luftfartygets flyghandbok (AFM) inte kommer att överskridas vid något tillfälle under flygningen.
  - 5. Att en flygning inte påbörjas om befälhavaren eller någon annan besättningsmedlem eller uppdragsspecialist är oförmögen att fullgöra sina uppgifter på grund av till exempel skada, sjukdom, trötthet eller effekterna av någon psykoaktiv substans.
  - 6. Att en flygning inte fortsätts bortom närmaste flygplats eller utlandningsplats med godkända väderminima om befälhavarens eller någon annan besättningsmedlems eller uppdragsspecialists förmåga att fullgöra sina uppgifter är kraftigt begränsad på grund av till exempel trötthet, sjukdom eller syrebrist.
  - 7. Beslut om att godta eller inte godta ett luftfartyg med felfunktioner enligt listan över konfigurationsavvikelser (CDL) eller MEL, i förekommande fall.

8. Registrera, när flygningen eller serien av flygningar har avslutats, användningsuppgifter och alla kända eller misstänkta brister hos luftfartyget i luftfartygets tekniska journal eller resedagbok.
9. Att se till att eventuellt installerade färdregistratorer
  - i) inte görs obrukbara eller stängs av under flygning,
  - ii) i händelse av en olycka eller ett tillbud som omfattas av obligatorisk rapporteringsskyldighet
    - A) inte avsiktligt raderas,
    - B) avaktiveras omedelbart efter genomförd flygning, och
    - C) återaktiveras endast med den undersökande myndighetens samtycke.
- b) Befälhavaren ska ha bemyndigande att vägra medföra eller sätta i land personer eller gods som kan utgöra en potentiell risk för luftfartyget eller ombordvarande personer.
- c) 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).
- d) Trots vad som sägs i punkt a 6 får befälhavaren för en flygning med flerpilotsbesättning fortsätta att flyga bortom närmaste flygplats med godkända väderminima om det finns lämpliga riskreducerande förfaranden.
- e) I en nödsituation som kräver omedelbara beslut och åtgärder ska befälhavaren vidta alla åtgärder han eller hon bedömer vara nödvändiga med hänsyn till omständigheterna i enlighet med punkt 7.d i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008. Vid sådana tillfällen får han eller hon göra avsteg från regler, operativa förfaranden och metoder i säkerhetens intresse.
- f) Befälhavaren ska utan dröjsmål rapportera alla olagliga handlingar till den behöriga myndigheten och informera den behöriga lokala myndigheten.
- g) Befälhavaren ska med snabbast tillgängliga metod meddela närmaste lämpliga myndighet om alla olyckor med luftfartyget som resulterar i allvarlig personskada eller dödsfall eller betydande skador på luftfartyget eller egendom.

#### **SPO.GEN.108 Befälhavarens ansvar och behörighet – ballonger**

Befälhavaren i en ballong ska utöver SPO.GEN.107

- a) ansvara för genomgången före flygningen med de personer som hjälper till med fyllning och tömning av höljet,
- b) säkerställa att ingen röker ombord på ballongen eller i ballongens direkta närhet, och
- c) säkerställa att personer som hjälper till med fyllning och tömning av höljet bär lämpliga skyddskläder.

#### **SPO.GEN.110 Efterlevnad av lagar, föreskrifter och förfaranden**

Befälhavare, besättningsmedlemmar och uppdragsspecialister ska följa de lagar, förordningar och förfaranden som gäller i de stater där verksamheten bedrivs.

**SPO.GEN.115 Gemensamt språk**

Operatören ska säkerställa att samtliga besättningsmedlemmar och uppdragsspecialister kan kommunicera med varandra på ett gemensamt språk.

**SPO.GEN.120 Taxning av flygplan**

Operatören ska säkerställa att taxning av ett flygplan endast sker på en flygplats färdområde om personen vid manöverorganen

- a) är pilot med lämplig behörighet,
- b) har utsetts av operatören och
  - 1) är utbildad för taxning av flygplanet,
  - 2) är utbildad för användning av radiotelefon, om det krävs radiokommunikation,
  - 3) har mottagit instruktioner rörande flygplatsens utformning, vägar, skyltar, markeringar, ljus, signaler och instruktioner från flygkontrolltjänsten (ATC), fraseologi och förfaranden, och
  - 4) kan uppfylla de operativa normer som gäller för säker förflyttning av flygplan på flygplatsen.

**SPO.GEN.125 Rotormanövrering**

En helikopterrotor får endast roteras med motorkraft i flygsyfte med en behörig pilot vid manöverorganen.

**SPO.GEN.130 Bärbar elektronisk utrustning**

Operatören får inte tillåta att någon använder bärbar elektronisk utrustning (*Portable Electronic Devices, PED*) ombord på ett luftfartyg om den kan påverka funktionen hos luftfartygets system och utrustning på ett negativt sätt.

**SPO.GEN.135 Information om nöd- och överlevnadsutrustning ombord**

Operatören ska alltid ha förteckningar tillgängliga med information om den nöd- och överlevnadsutrustning som medförs ombord för att dessa omedelbart ska kunna delges koordinationscentra för räddningsaktioner (*Rescue Coordination Centres, RCC*).

**SPO.GEN.140 Handlingar, handböcker och information som ska medföras**

- a) Följande handlingar, handböcker och information ska medföras på varje flygning, som original eller kopior om inget annat anges:
  1. Flyghandboken (AFM) eller motsvarande handlingar.
  2. Nationalitets- och registreringsbeviset i original.
  3. Luftvärdighetsbeviset (CofA) i original.
  4. Miljövårdighetsbeviset (buller), i tillämpliga fall.
  5. En kopia av deklARATIONEN enligt ORO.DEC.100 och, i tillämpliga fall, en kopia av auktorisationen enligt ORO.SPO.110.

6. Förteckningen över särskilda godkännanden, i tillämpliga fall.
  7. Luftfartygets radiotillstånd, i tillämpliga fall.
  8. Bevis om ansvarsförsäkring till skydd för tredje man.
  9. Resedagbok eller motsvarande för luftfartyget.
  10. Luftfartygets tekniska journal i enlighet med bilaga I (Del-M) till förordning (EG) nr 2042/2003, i tillämpliga fall.
  11. Uppgifter om den inlämnade ATS-färdplanen, i tillämpliga fall.
  12. Aktuella och lämpliga flygkartor för den föreslagna flygvägen och alla flygvägar som man rimligtvis kan tänka sig att flygningen kan omdirigeras till.
  13. Förfaranden och information om visuella signaler som ska användas av ingripande luftfartyg och luftfartyg som är föremål för ingripande.
  14. Information om flygräddningstjänst för området för den avsedda flygningen.
  15. Gällande delar av drifthandboken och/eller de operativa standardförfarandena eller flyghandboken som är relevanta för besättningsmedlemmarnas och uppdragsspecialisternas uppgifter. Denna information ska vara lätt åtkomlig för dem.
  16. Minimiutrustningslistan (MEL) eller listan över konfigurationsavvikelser (CDL), i förekommande fall.
  17. Erforderlig NOTAM/AIS-dokumentation.
  18. Erforderlig meteorologisk information, i förekommande fall.
  19. Lastspecifikationer, i förekommande fall.
  20. All annan dokumentation som kan röra flygningen eller krävas av stater som berörs av flygningen.
- b) Trots vad som sägs i punkt a får de handlingar och den information som avses i punkterna a.2–a.11, a.14, a.17, a.18 och a.19 förvaras på flygplatsen eller utelandningsplatsen för flygningar
1. som är avsedda att starta och landa på samma flygplats eller utelandningsplats, eller
  2. som förblir inom ett avstånd eller område som fastställs av den behöriga myndigheten i enlighet med ARO.OPS.210.
- c) Trots vad som sägs i punkt a får, vid flygningar med ballonger eller segelflygplan, med undantag för turmotorsegelflygplan, de handlingar och den information som avses i punkterna a.1–a.10 och a.13–a.19 medföras i servicefordonet.
- d) Om de dokument som anges i punkterna a.2–a.8 förloras eller stjäls får flygningen fortsätta till sin destination eller en plats där ersättningsdokument kan erhållas.
- e) Operatören ska ställa den dokumentation som måste medföras ombord till förfogande inom en rimlig tidsperiod efter att ha uppmanats att göra detta av den behöriga myndigheten.

**SPO.GEN.145 Bevarande, uppvisande och användning av material från färdregistrator – verksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg**

- a) Efter ett haveri eller tillbud som måste rapporteras ska operatören av ett luftfartyg bevara registrerade uppgifter i original under en period av 60 dagar, såvida inte den utredande myndigheten ger andra anvisningar.
- b) Operatören ska genomföra funktionsprovningar och utvärderingar av registreringar från färdregistratorn (FDR), ljudregistratorn (CVR) och datalänken för att säkerställa att de alltfjämt fungerar.
- c) Operatören ska spara registreringarna under färdregistratorns driftstid enligt kraven i SPO.IDE.A.145 eller SPO.IDE.H.145, med undantag för att vid provning och underhåll av färdregistratorn får upp till en timme av det vid tiden för provningen äldsta registrerade materialet raderas.
- d) Operatören ska inneha och upprätthålla uppdaterad dokumentation med den information som krävs för att omvandla färdregistratorns rådata till parametrar som uttrycks i tekniska enheter.
- e) Operatören ska tillgängliggöra varje registrering från en färdregistrator som har bevarats, om den behöriga myndigheten har beslutat detta.
- f) Registreringar från ljudregistratorn (CVR) får endast användas för andra ändamål än för utredning av ett haveri eller ett tillbud som måste rapporteras, förutsatt att samtliga berörda besättningsmedlemmar och samtlig berörd underhållspersonal har gett sitt samtycke.
- g) 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
  1. enbart används av operatören i luftvärdighets- eller underhållssyfte,
  2. är avidentifierade, eller
  3. offentliggörs enligt säkra förfaranden.

**SPO.GEN.150 Transport av farligt gods**

- a) Lufttransporter av farligt gods ska ske i enlighet med bilaga 18 till Chicagokonventionen, senast ändrad och utvidgad genom bestämmelserna för säker transport av farligt gods med flyg (*Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air*, Icao Doc 9284-AN/905), inklusive bilagor och alla övriga tillägg eller rättelser.
- b) Farligt gods får endast transporteras av operatörer som godkänts enligt bilaga V (Del-SpA), kapitel G, till förordning (EU) nr 965/2012, förutom när godset
  1. inte omfattas av *Technical Instructions* i enlighet med del 1 i dessa,
  2. transporteras av uppdragsspecialister eller besättningsmedlemmar eller i bagage som har skiljts från sin ägare, i enlighet med del 8 i *Technical Instructions*,
  3. behövs ombord på luftfartyget för specialiserade ändamål i enlighet med *Technical Instructions*,
  4. används för att främja flygsäkerheten i de fall då det är rimligt att medföra godset ombord i syfte att garantera att det är tillgängligt i rätt tid för operativa ändamål, oavsett om dessa artiklar och ämnen behöver medföras eller om de är avsedda att användas i samband med en särskild flygning eller inte.



- c) Operatören ska fastställa förfaranden för att säkerställa att alla rimliga åtgärder vidtas för att förhindra att farligt gods tas ombord av misstag.
- d) Operatören ska förse personalen med nödvändig information som gör det möjligt för dem att fullgöra sitt ansvar enligt kraven i *Technical Instructions*.
- e) Operatören ska, i enlighet med *Technical Instructions*, utan dröjsmål rapportera till den behöriga myndigheten och till den behöriga myndigheten i händelsestaten i följande fall:
1. Alla typer av tillbud och olyckor med farligt gods.
  2. Upptäckt av farligt gods som medförs av uppdragsspecialister eller besättning, eller i deras bagage, när detta inte är i enlighet med del 8 i *Technical Instructions*.
- f) Operatören ska säkerställa att uppdragsspecialister får information om farligt gods.
- g) Operatören ska säkerställa att meddelanden med information om transport av farligt gods finns tillgängliga vid mottagningsställena för gods enligt kraven i *Technical Instructions*.

#### **SPO.GEN.155 Utsläpp av farligt gods**

Vid utsläpp av farligt gods får operatören inte bruka luftfartyget över tätbebyggda områden som städer, tätorter eller annan bebyggelse, eller över en folksamling utomhus.

#### **SPO.GEN.160 Medförande och användning av vapen**

- a) Operatören ska säkerställa att vapen som medförs på en flygning för en specialiserad uppgift förvaras på ett säkert sätt när de inte används.
- b) Den uppdragsspecialist som använder vapnet ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att förhindra att luftfartyget och personer ombord eller på marken utsätts för fara.

#### **SPO.GEN.165 Tillträde till cockpit**

Befälhavaren ska fatta det slutgiltiga beslutet om tillträde till cockpit, och säkerställa

- a) att tillträde till cockpit inte inverkar distraherande på och/eller stör verksamheten under flygning, och
- b) att alla personer som medföljer i cockpit informeras om aktuella säkerhetsförfaranden.

### KAPITEL B

#### **OPERATIVA FÖRFARANDEN**

#### **SPO.OP.100 Användning av flygplatser och utelandningsplatser**

Operatören ska enbart använda flygplatser och utelandningsplatser som är lämpliga för typen av luftfartyg och den aktuella verksamheten.

#### **SPO.OP.105 Specifikation för ensligt belägna flygplatser – flygplan**

För val av alternativflygplats och bränslepolicy ska operatören betrakta flygplatsen som en ensligt belägen flygplats om flygtiden till närmaste lämpliga alternativa destinationsflygplats överstiger

- a) 60 minuter, för flygplan med kolvmotorer, eller

b) 90 minuter, för flygplan med turbinmotorer.

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

a) Vid flygningar enligt instrumentflygregler (IFR) ska operatören eller befälhavaren specificera operativa minima vid flygplats för varje start-, destinations- och alternativflygplats som ska användas. Sådana minima

1. ska inte vara lägre än de som fastställts av den stat där flygplatsen är belägen, såvida inte staten särskilt godkänt detta, och
2. ska vid verksamhet vid låga siktvärden godkännas av den behöriga myndigheten i enlighet med kapitel E i bilaga V (Del-SpA) till förordning (EU) nr 965/2012.

b) När operatören eller befälhavaren specificerar operativa minima vid flygplats ska följande beaktas:

1. Luftfartygets typ, prestanda och flygegenskaper.
2. Flygbesättningens kompetens och erfarenhet samt, i förekommande fall, besättningens sammansättning.
3. Dimensioner och utformning av de banor/start- och landningsområden (FATO) som kan komma att väljas för användning.
4. Tillgängliga visuella och icke-visuella markhjälpmedels användbarhet och prestanda.
5. Den utrustning som är tillgänglig i luftfartyget för navigering och/eller kontroll av flygbanan under start, inflygning, utflygning, landning, utrullning och avbruten inflygning.
6. Hinder i de områden för inflygning, avbruten inflygning och utflygning som behövs för att genomföra förfaranden vid oförutsedda händelser.
7. Lägsta höjd för hinderfrihet (OCA/H) för instrumentinflygning.
8. Medlen för att bestämma och rapportera väderförhållanden.
9. Den flygteknik som ska användas vid slutlig inflygning.

c) Minima för en viss typ av inflygnings- och landningsförfarande ska endast användas om

1. den erforderliga markutrustningen för det avsedda förfarandet är i funktion,
2. de luftfartygssystem som krävs för typen av inflygning är i funktion,
3. de luftfartygsprestanda som krävs är uppfyllda, och
4. flygbesättningen är vederbörligen kvalificerad.

#### **SPO.OP.111 Operativa minima vid flygplats – NPA-, APV-, CAT I-verksamhet**

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:

1. Den lägsta höjd på vilken inflygningshjälpmedlet kan användas utan den visuella referens som krävs.

2. Höjden för hinderfrihet (OCH) för den aktuella luftfartygskategorin.
  3. Den offentliggjorda beslutshöjden för inflygningsproceduren, i tillämpliga fall.
  4. Det systemminimum som anges i tabell 1.
  5. Den lägsta beslutshöjd som i förekommande fall anges i flyghandboken (AFM) eller motsvarande handling.
- b) Lägsta planéhöjd (MDH) för en icke-precisionsinflygning (NPA) utan CDFA-teknik får inte vara lägre än det högsta av följande värden:
1. Höjden för hinderfrihet (OCH) för den aktuella luftfartygskategorin.
  2. Det systemminimum som anges i tabell 1.
  3. Det minimivärde för MDH som i förekommande fall anges i flyghandboken (AFM).

Tabell 1  
Systemminima

Anläggning	Lägsta DH/MDH (fot)
Instrumentlandningssystem (ILS)	200
Globalt system för satellitnavigering (GNSS)/satellitbaserat förstärkningssystem (SBAS) (inflygning med lateral precision och vägledning i höjddled [LPV])	200
GNSS (lateral navigering [LNAV])	250
GNSS/barovertikal navigering (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Lokaliserare (LOC) med eller utan utrustning för distansmätning (DME)	250
Inflygning med övervakningsradar (SRA) (upphör vid ½ NM)	250
SRA (upphör vid 1 NM)	300
SRA (upphör vid 2 NM eller mer)	350
VHF rundstrålande radioräckvidd (VOR)	300
VOR/DME	250
Oriktad radiofyr (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF-radiopejl (VDF)	350

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

- a) MDH vid cirkling med flygplan får inte vara lägre än det högsta av följande värden:
1. Den offentliggjorda höjden för hinderfrihet (OCH) vid cirkling med den aktuella flygplanskategorin.
  2. Den lägsta cirklingshöjden enligt tabell 1.
  3. DH/MDH för den föregående instrumentinflygningsproceduren.

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

1. Siktvärdet vid cirkling för den aktuella flygplanskategorin, om ett sådant meddelats.
2. Lägsta siktvärde enligt tabell 2.
3. Bansynvidd/konverterad meteorologisk sikt (RVR/CMV) för den föregående instrumentinflygningsproceduren.

Tabell 1

**MDH och lägsta siktvärde för cirkling per flygplanskategori**

	Flygplanskategori			
	A	B	C	D
MDH (fot)	400	500	600	700
Minsta meteorologiska sikt (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

**SPO.OP.113 Operativa minima vid flygplats – cirkling över land med helikopter**

MDH vid cirkling över land med helikopter får inte vara lägre än 250 fot och den meteorologiska sikten inte mindre än 800 m.

**SPO.OP.115 Start- och inflygningsprocedur – flygplan och helikoptrar**

- a) Befälhavaren ska tillämpa de start- och inflygningsprocedurer som fastställts av den stat där flygplatsen är belägen, om sådana procedurer har offentliggjorts för den bana eller de start- och landningsområden (FATO) som ska användas.
- b) Befälhavaren får avvika från en publicerad flygväg för avgående eller ankommande trafik eller en publicerad inflygningsprocedur
  1. om kraven på hinderfrihet kan iakttas, om fullständig hänsyn tas till de operativa förhållandena och om en eventuell klarering från flygkontrolltjänsten (ATC) följs,
  2. om luftfartyget radarvektoreras av en ATC-enhet.
- c) Vid drift med komplexa motordrivna luftfartyg ska slutinflygningssegmentet flygas visuellt eller i enlighet med offentliggjorda inflygningsprocedurer.

**SPO.OP.120 Bullerminskande förfaranden**

Befälhavaren ska beakta offentliggjorda bullerminskande förfaranden för att minimera effekterna av buller från luftfartyget, och samtidigt se till att säkerheten prioriteras framför bullerminskning.

**SPO.OP.121 Bullerminskande förfaranden – ballonger**

Befälhavaren ska tillämpa operativa förfaranden, om sådana finns, för att minimera effekterna av buller från uppvärmningssystemet, och samtidigt se till att säkerheten prioriteras framför bullerminskning.

**SPO.OP.125 Minimihöjd för hinderfrihet – instrumentflygning**

- a) Operatören ska ange en metod för fastställande av lägsta flyghöjd för den hinderfrihet som krävs för samtliga delsträckor som ska flygas enligt instrumentflygregler (IFR).

- b) Befälhavaren ska fastställa minimiflyghöjder för varje flygning på grundval av denna metod. Minimiflyghöjderna får inte vara lägre än dem som offentliggjorts av den stat som överflygs.

#### **SPO.OP.130 Bränsle- och oljemängd – flygplan**

- a) Befälhavaren får endast påbörja en flygning om flygplanet medför tillräckligt mycket bränsle och olja för följande:

1. För flygningar enligt visuelflygregler (VFR):

- i) Under dager, för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen och därefter flyga minst 30 minuter på normal marschhöjd,
- ii) under mörker, för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen och därefter flyga minst 45 minuter på normal marschhöjd.

2. För flygningar enligt instrumentflygregler (IFR):

- i) När ingen alternativ destination krävs, för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen och därefter flyga minst 45 minuter till på normal marschhöjd,
- ii) när en alternativ destination krävs, för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen, till en alternativflygplats och därefter flyga minst 45 minuter på normal marschhöjd.

- b) Vid beräkning av den nödvändiga bränslemängden, inklusive bränsle för oförutsedda händelser, ska följande beaktas:

1. Meteorologiska förhållanden enligt prognoser.
2. Beräknade vägangivelser från flygkontrolltjänsten (ATC) och trafikförseningar.
3. Förfaranden för tryckförluster eller bortfall av en motor en-route, i förekommande fall.
4. Alla övriga förhållanden som kan fördröja flygplanets landning eller öka bränsle- och/eller oljeförbrukningen.

- c) Inget ska hindra en ändring av färdplanen under färd i syfte att omplanera flygningen till en annan destination, under förutsättning att alla krav kan uppfyllas från den punkt där flygningen omplaneras.

#### **SPO.OP.131 Bränsle- och oljemängd – helikoptrar**

- a) Befälhavaren får endast påbörja en flygning om helikoptern medför tillräckligt mycket bränsle och olja för följande:

1. För flygningar enligt visuelflygregler (VFR)

- i) för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen/utlandningsplatsen och därefter flyga minst 20 minuter i fart för bästa räckvidd, eller
- ii) för VFR-flygningar under dager, en bränslereserv på 10 minuter i fart för bästa räckvidd, under förutsättning att avståndet förblir högst 25 NM från den flygplats eller utlandningsplats varifrån starten sker, och

2. För flygningar enligt instrumentflygregler (IFR):

- i) när inget alternativ krävs eller ingen alternativflygplats med godkända väderminima är tillgänglig, för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen/utlandningsplatsen och därefter flyga minst 30 minuter i normal marschfart 450 m (1 500 fot) ovanför destinationsflygplatsen/utlandningsplatsen under normala temperaturförhållanden och genomföra en inflygning och landning, eller

- ii) när ett alternativ krävs, 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 normal fart för väntläge 450 m (1 500 fot) ovanför alternativflygplatsen/utlandningsplatsen under normala temperaturförhållanden och genomföra en inflygning och landning.
- b) Vid beräkning av den nödvändiga bränslemängden, inklusive bränsle för oförutsedda händelser, ska följande beaktas:
1. Meteorologiska förhållanden enligt prognoser.
  2. Beräknade vägangivelser från flygkontrolltjänsten (ATC) och trafikförseningar.
  3. Bortfall av en motor en-route, i tillämpliga fall.
  4. Alla övriga förhållanden som kan fördröja luftfartygets landning eller öka bränsle- och/eller oljeförbrukningen.
- c) Inget ska hindra en ändring av färdplanen under färd i syfte att omplanera flygningen till en annan destination, under förutsättning att alla krav kan uppfyllas från den punkt där flygningen omplaneras.

#### **SPO.OP.132 Bränsle- och ballastmängd och planering – ballonger**

- a) Befälhavaren får endast påbörja en flygning om mängden reservbränsle eller ballast räcker för 30 minuters flygning.
- b) Beräkningen av bränsle- eller ballastmängd ska åtminstone grundas på följande driftsförhållanden under vilka flygningen ska genomföras:
1. Uppgifter som tillhandahålls av ballongtillverkaren.
  2. Beräknade massor.
  3. Förväntade meteorologiska förhållanden.
  4. Flygtrafiktjänstens förfaranden och restriktioner.

#### **SPO.OP.135 Säkerhetsgenomgång**

- a) Operatören ska säkerställa att uppdragsspecialister före start får en genomgång av följande:
1. Nödutrustning och nödförfaranden.
  2. Operativa förfaranden förknippade med den specialiserade uppgiften, före varje flygning eller serie av flygningar.
- b) Den genomgång som avses i punkt a.2 får ersättas med grundutbildning och fortbildning. I så fall ska operatören även fastställa krav på aktuell erfarenhet.

#### **SPO.OP.140 Flygförberedelser**

- a) Innan en flygning påbörjas ska befälhavaren med alla rimliga till buds stående medel förvissa sig om att de anläggningar på marken och/eller till sjöss, inklusive kommunikations- och navigationshjälpmedel, som är tillgängliga och direkt nödvändiga för en sådan flygning, för säker drift av luftfartyget, är adekvata för den typ av verksamhet för vilken flygningen ska genomföras.

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

1. en genomgång av tillgängliga aktuella väderrapporter och väderprognoser, och
2. planering av alternativa åtgärder om flygningen inte kan slutföras som planerat på grund av väderförhållandena.

#### **SPO.OP.145 Alternativa startflygplatser – komplexa motordrivna flygplan**

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

b) Den alternativa startflygplatsen ska vara belägen inom följande avstånd från startflygplatsen:

1. För tvåmotoriga flygplan inte mer än ett avstånd som motsvarar en flygtid på en timme i marschfart 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 marschfart med en motor ur funktion (OEI) enligt luftfartygets flyghandbok i vindstilla under normalförhållanden.

c) För att en flygplats ska väljas som alternativ startflygplats ska den tillgängliga informationen visa att förhållandena uppfyller eller är mer gynnsamma än flygplatsens operativa minima för den aktuella verksamheten vid den beräknade tidpunkten för användningen.

#### **SPO.OP.150 Alternativa destinationsflygplatser – flygplan**

För flygningar enligt instrumentflygregler (IFR) ska befälhavaren ange minst en alternativ destinationsflygplats med godkända väderminima i färdplanen, om inte

a) den tillgängliga aktuella meteorologiska informationen visar att inflygning och landning kan genomföras under meteorologiska förhållanden som tillåter flygning under visuella meteorologiska förhållanden (VMC) under den tidsperiod som är kortast av antingen perioden från en timme före till en timme efter den beräknade ankomsttiden, eller perioden från den faktiska avgångstiden till en timme efter den beräknade ankomsttiden, eller

b) den avsedda landningsplatsen är enligt belägen och

1. en instrumentinflygningsprocedur föreskrivs för den avsedda landningsflygplatsen, och
2. tillgänglig aktuell meteorologisk information visar att de meteorologiska förhållandena, under den tidsperiod som är kortast av antingen perioden från två timmar före till två timmar efter den beräknade ankomsttiden eller perioden från den faktiska avgångstiden till två timmar efter den beräknade ankomsttiden, kommer att utgöras av
  - i) en molnbas på minst 300 m (1 000 fot) ovanför det minimum som anges för instrumentinflygningsproceduren, och
  - ii) en sikt på minst 5,5 km eller 4 km mer än det minimum som anges för proceduren.

**SPO.OP.151 Alternativa destinationsflygplatser – helikoptrar**

För flygningar enligt instrumentflygregler (IFR) ska befälhavaren ange minst en alternativ destinationsflygplats med godkända väderminima i färdplanen, om inte

- a) en instrumentflygningsprocedur föreskrivs för den avsedda landningsflygplatsen och den tillgängliga aktuella meteorologiska informationen visar att de meteorologiska förhållandena, under den tidsperiod som är kortast av antingen perioden från två timmar före till två timmar efter den beräknade ankomsttiden eller perioden från den faktiska avgångstiden till två timmar efter den beräknade ankomsttiden, kommer att utgöras av
  1. en molnbas på minst 120 m (400 fot) ovanför det minimum som anges för instrumentflygningsproceduren, och
  2. en sikt på minst 1 500 m mer än det minimum som anges för proceduren, eller
- b) den avsedda landningsplatsen är enligt belägen och
  1. en instrumentflygningsprocedur föreskrivs för den avsedda landningsflygplatsen,
  2. tillgänglig aktuell meteorologisk information visar att de meteorologiska förhållandena, under en period av två timmar före till två timmar efter den beräknade ankomsttiden, kommer att utgöras av
    - i) en molnbas på minst 120 m (400 fot) ovanför det minimum som anges för instrumentflygningsproceduren,
    - ii) en sikt på minst 1 500 m mer än det minimum som anges för proceduren, och
  3. en *point of no return* (PNR) fastställs för en destination till havs.

**SPO.OP.155 Tankning medan personer går ombord, är ombord eller lämnar luftfartyget**

- a) Luftfartyget får inte tankas med flygbensin (AVGAS), blandbränsle eller en blandning av dessa bränsletyper medan passagerarna går ombord, är ombord eller lämnar luftfartyget.
- b) För alla andra typer av bränsle ska nödvändiga försiktighetsåtgärder vidtas, och luftfartyget ska vara korrekt bemannat med kvalificerad personal som är redo att inleda och leda en utrymning av luftfartyget på det mest praktiska och skyndsamma sätt som är möjligt.

**SPO.OP.160 Användning av headset**

Med undantag för ballonger gäller att varje flygbesättningsmedlem som måste vara i tjänst i cockpit ska bära ett headset med bommikrofon eller motsvarande och använda den som sin primära utrustning för att kommunicera med flygtrafikledningstjänsten (ATS), andra besättningsmedlemmar och uppdragsspecialister.

**SPO.OP.165 Rökning**

Befälhavaren ska inte tillåta rökning ombord under tankning eller avtankning av luftfartyget.

**SPO.OP.170 Meteorologiska förhållanden**

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



- b) Befälhavaren ska endast påbörja eller fortsätta en flygning enligt instrumentflygregler (IFR) mot den planerade destinationsflygplatsen om den senast tillgängliga meteorologiska informationen visar att väderförhållandena vid destinationen, eller vid minst en alternativ destinationsflygplats, kommer att uppfylla eller vara mer gynnsamma än tillämpliga operativa minima för flygplatsen vid den beräknade ankomsttidpunkten.
- c) Om en flygning genomförs enligt både VFR och IFR ska den meteorologiska information som avses i punkterna a och b gälla i relevant utsträckning.

#### **SPO.OP.175 Is och andra beläggningar – förfaranden på marken**

- a) Befälhavaren får endast inleda en start om luftfartyget är fritt från varje beläggning som kan påverka luftfartygets prestanda och/eller manöverbarhet negativt, såvida inte detta är tillåtet enligt flyghandboken (AFM).
- b) Vid trafik med komplexa motordrivna luftfartyg ska operatören fastställa förfaranden som ska följas när avisning och förhindrande av isbildning på marken och tillhörande inspektioner av luftfartyget krävs för säker drift av luftfartyget.

#### **SPO.OP.176 Is och andra beläggningar – förfaranden under flygning**

- a) Befälhavaren får endast påbörja en flygning eller avsiktligt flyga in i ett område med förväntad eller faktisk isbildning om luftfartyget är certifierat och utrustat för att klara sådana förhållanden enligt punkt 2.a.5 i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008.
- b) Om isbildningen överstiger den intensitet av isbildning som luftfartyget är certifierat för, eller om ett luftfartyg som inte är certifierat för flygning i kända isbildningsförhållanden möter isbildning, ska befälhavaren omgående lämna dessa isbildningsförhållanden genom att ändra nivå och/eller flygväg, samt vid behov deklarerera till flygkontrolltjänsten (ATC) att en nödsituation föreligger.
- c) Vid drift med komplexa motordrivna luftfartyg ska operatören fastställa förfaranden för flygning under förväntade eller faktiska isbildningsförhållanden.

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

Innan start påbörjas ska befälhavaren ha förvissat sig om att

- a) vädret vid flygplatsen och förhållandena på flygplatsen eller utlandningsplatsen och den bana eller FATO som avses användas enligt den information som är tillgänglig inte kommer att förhindra en säker start och utflygning, och
- b) att tillämpliga operativa minima vid flygplatsen kommer att vara uppfyllda.

#### **SPO.OP.181 Startförhållanden – ballonger**

Innan start påbörjas ska befälhavaren för en ballong ha förvissat sig om att vädret vid utlandningsplatsen eller flygplatsen enligt tillgänglig information inte förhindrar en säker start och utflygning.

#### **SPO.OP.185 Simulerade situationer under flygning**

Såvida inte en uppdragsspecialist är ombord på luftfartyget i utbildningssyfte får befälhavaren inte, vid transport av uppdragsspecialister, simulera

- a) situationer som kräver tillämpning av förfaranden för onormala situationer eller nödsituationer, eller
- b) flygning under instrumentväderförhållanden (IMC).

#### **SPO.OP.190 Bränsleuppföljning under flygning**

- a) Operatören för ett komplext motordrivet luftfartyg ska säkerställa att bränslekontroller och bränsleuppföljning görs under flygning.

- 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 SPO.OP.130 och SPO.OP.131.

#### **SPO.OP.195 Användning av extra syrgas**

- a) Operatören ska säkerställa att uppdragsspecialister och besättningsmedlemmar fortlöpande använder extra syrgas närhelst kabinhöjden överstiger 10 000 fot under mer än 30 minuter och närhelst kabinhöjden överstiger 13 000 fot, om inget annat har godkänts av den behöriga myndigheten och i enlighet med SOP.

- b) Trots vad som sägs i punkt a och med undantag för fallskärmsverksamhet får kortare avvikelser med fastställd varaktighet göras över 13 000 fot utan att någon extra syrgas används på icke-komplexa flygplan och helikoptrar efter förhandsgodkännande av den behöriga myndigheten med hänsyn till följande:

1. Avvikelsen över 13 000 fot varar inte längre än 10 minuter eller, om en längre period behövs, precis så lång tid som krävs för att fullgöra den specialiserade uppgiften.
2. Flygningen sker inte på en höjd över 16 000 fot.
3. Säkerhetsgenomgången enligt SPO.OP.135 inbegriper adekvat information till besättningsmedlemmar och uppdragsspecialister om effekterna av hypoxi.
4. SOP för den berörda verksamheten avspeglar punkterna 1, 2 och 3.
5. Operatörens tidigare erfarenhet av att utföra verksamhet över 13 000 fot utan att använda extra syrgas.
6. Besättningsmedlemmars och uppdragsspecialisters individuella erfarenhet och deras fysiska förmåga att anpassa sig till höga höjder.
7. Höjden för den plats där operatören har sin etablerade bas eller varifrån verksamheten utförs.

#### **SPO.OP.200 Terrängvarningssystem**

- a) När otillbörlig närhet till terrängen upptäcks av någon av flygbesättningens medlemmar eller av ett terrängvarningssystem ska manövrerande pilot omedelbart vidta korrigerande åtgärder för att återupprätta säkra flygförhållanden.
- b) Terrängvarningssystemet får avaktiveras under specialiserade uppgifter som är av en sådan karaktär att luftfartyget måste användas inom ett avstånd till mark som skulle utlösa varningssystemet.

#### **SPO.OP.205 Flygburet kollisionsvarningssystem (ACAS)**

- a) Operatören ska inrätta operativa förfaranden och utbildningsprogram när ACAS är installerat och klart att användas. När ACAS II används ska sådana förfaranden och sådan utbildning uppfylla kraven i förordning (EU) nr 1332/2011.
- b) ACAS II får avaktiveras under specialiserade uppgifter som är av en sådan karaktär att luftfartygen måste användas inom ett avstånd sinsemellan som skulle utlösa ACAS.

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

Innan en inflygning för landning påbörjas ska befälhavaren förvissa sig om att vädret vid flygplatsen eller utlandningsplatsen och förhållandena på den bana eller FATO som avses användas, enligt tillgänglig information, inte skulle förhindra en säker inflygning, landning eller avbruten inflygning.

**SPO.OP.215 Påbörjande och fortsättning av inflygning – flygplan och helikoptrar**

- a) Befälhavaren får påbörja en instrumentinflygning oavsett rapporterad bansynvidd/sikt (RVR/VIS).
- b) Om rapporterad RVR/VIS underskrider tillämpliga minimivärden får inflygningen inte fortsätta
  1. under 1 000 fot ovanför flygplatsen, eller
  2. in i segmentet för slutlig inflygning om beslutshöjden (DA/H) eller minimihöjden för nedgång (MDA/H) är mer än 1 000 fot över flygplatsen.
- c) Om RVR inte är tillgänglig får RVR-värden beräknas genom omvandling av det rapporterade siktvärdet.
- d) Om, sedan luftfartyget passerat 1 000 fot över flygplatsen, rapporterad RVR/VIS faller under tillämpligt minimum får inflygningen fortsätta till DA/H eller MDA/H.
- e) Inflygningen får fortsätta under DA/H eller MDA/H och landningen får fullföljas under förutsättning att en visuell referens som är tillräcklig för typen av inflygning och för den avsedda banan uppnås vid DA/H eller MDA/H och sedan bibehålls.
- f) Sättningszonens RVR ska alltid vara styrande.

**SPO.OP.225 Driftsbegränsningar – varmluftsballonger**

- a) En varmluftsballong får inte landa under mörker, förutom i nödsituationer.
- b) En varmluftsballong får starta under mörker under förutsättning att tillräckligt mycket bränsle medförs för en landning under dager.

**SPO.OP.230 Operativa standardförfaranden**

- a) Innan en specialiserad flygverksamhet påbörjas ska operatören göra en riskbedömning där verksamhetens komplexitet bedöms för att fastställa de inneboende farorna och riskerna samt riskreducerande åtgärder.
- b) Operatören ska på grundval av riskbedömningen fastställa operativa standardförfaranden (SOP) som är lämpade för den specialiserade verksamheten och det luftfartyg som ska användas, med beaktande av kraven i kapitel E. SOP ska ingå i drifthandboken eller vara ett separat dokument. SOP ska regelbundet ses över och uppdateras vid behov.
- c) Operatören ska säkerställa att specialiserad flygverksamhet genomförs i enlighet med SOP.

## KAPITEL C

**PRESTANDABEGRÄNSNINGAR OCH OPERATIVA BEGRÄNSNINGAR FÖR LUFTFARTYG****SPO.POL.100 Operativa begränsningar – alla luftfartyg**

- a) Under alla operativa faser ska luftfartygets last, massa och, med undantag för ballonger, tyngdpunktsläge (CG) uppfylla alla begränsningar som anges i lämplig handbok.
- b) Skyltar, förteckningar och instrumentmarkeringar, eller kombinationer av sådana, som innehåller de operativa begränsningar som enligt flyghandboken (AFM) ska redovisas visuellt, ska visas i luftfartyget.

**SPO.POL.105 Massa och balans**

- a) Operatören ska säkerställa att luftfartygets massa och, med undantag för ballonger, tyngdpunktsläge (CG) fastställs genom faktisk vägning innan luftfartyget tas i bruk för första gången. Den samlade inverkan på massa och balans till följd av modifieringar och reparationer ska redovisas och vederbörligen dokumenteras. Sådan information ska ställas till befälhavarens förfogande. Luftfartyget ska vägas på nytt om modifieringarnas inverkan på massa och balans inte är känd exakt.
- b) Vägningen ska utföras enligt följande:
1. Flygplan och helikoptrar ska vägas av luftfartygets tillverkare eller en godkänd underhållsorganisation.
  2. Segelflygplan och ballonger ska vägas av luftfartygets tillverkare eller i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003, beroende på vad som är tillämpligt.

**SPO.POL.110 Massa- och balanssystem – kommersiell verksamhet med flygplan och helikoptrar och icke-kommersiell verksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg**

- 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.
- b) Flygbesättningen ska ges möjlighet att reproducera och kontrollera varje uträkning av massa och balans som baseras på elektroniska beräkningar.
- c) Operatören ska fastställa förfaranden som gör det möjligt för befälhavaren att fastställa massan för bränslelasten genom att använda den faktiska specifika vikten eller, om den är okänd, den specifika vikt som beräknas i enlighet med en metod som anges i drifthandboken.
- d) Befälhavaren ska säkerställa att lastningen av
1. luftfartyget genomförs under övervakning av kvalificerad personal,
  2. nyttolasten är i överensstämmelse med det underlag som använts för beräkning av luftfartygets massa och balans.
- e) Operatören ska i drifthandboken ange de principer och metoder som gäller för lastning och för det massa- och balanssystem som uppfyller kraven i punkterna a–d. Detta system ska omfatta alla typer av avsedd verksamhet.

**SPO.POL.115 Uppgifter om samt dokumentation av massa och balans – kommersiell verksamhet med flygplan och helikoptrar och icke-kommersiell verksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg**

a) Operatören ska fastställa uppgifter om massa och balans och ta fram dokumentation om massa och balans före varje flygning, eller serie av flygningar, som anger lasten och dess fördelning på ett sådant sätt att luftfartygets massa- och balansgränser inte överskrids. Dokumentationen om massa och balans ska innehålla följande information:

1. Luftfartygets registrering och typ.
2. Flygningens linjenummer och datum i förekommande fall.
3. Befälhavarens namn.
4. Namn på den person som iordningställde dokumentet.
5. Luftfartygets grundtommassa och motsvarande tyngdpunkt.
6. Bränslets massa vid start och massan av bränsle som behövs för flygning till destinationen.
7. Massan av andra förbrukningsbara ämnen än bränsle.
8. Lastkomponenter.
9. Startmassa, landningsmassa och massa utan bränsle.
10. Luftfartygets tillämpliga tyngdpunktslägen.
11. Begränsande värden för massa och tyngdpunkt.

b) Då uppgifter och dokumentation beträffande massa och balans framställs av ett datoriserat system för massa och balans ska operatören kontrollera de beräknade uppgifternas riktighet.

**SPO.POL.116 Uppgifter om samt dokumentation av massa och balans – lättnader**

Trots vad som sägs i SPO.POL.115 a 5 behöver tyngdpunktsläget inte anges i dokumentationen för massa och balans, om lastfördelningen överensstämmer med en förberäknad balanstabell eller om det går att visa att en korrekt balans kan säkerställas för den planerade verksamheten, oavsett den verkliga lasten.

**SPO.POL.120 Prestanda – allmänt**

Befälhavaren får använda luftfartyget endast om dess prestanda är tillräcklig för att uppfylla gällande trafikregler för luftfart och alla övriga begränsningar som gäller för flygningen, luftrummet eller de flygplatser eller utlandningsplatser som används, med beaktande av kartnoggrannheten för alla kort och kartor som används.

**SPO.POL.125 Begränsningar för startmassa – komplexa motordrivna flygplan**

Operatören ska säkerställa följande:

a) Flygplanetets massa när starten påbörjas ska inte överstiga begränsningarna för massa

1. vid start enligt SPO.POL.130,
2. en-route med en motor ur funktion (OEI) enligt SPO.POL.135, och

3. vid landning enligt SPO.POL.140.

Utrymme ska finnas för förväntade reduktioner av massan under flygningens gång och genom bränsledumpning.

- b) Massan när starten inleds får aldrig överskrida den maximala startmassa som anges i flyghandboken (AFM) för den tryckhöjd som är lämplig för flygplatsens eller utlandningsplatsens höjd och, om det används som en parameter för att bestämma den maximala startmassan, för varje annat lokalt atmosfärförhållande.
- c) Den beräknade massan för den förväntade landningstiden vid den avsedda landningsflygplatsen eller utlandningsplatsen och vid en eventuell alternativ destinationsflygplats ska aldrig överskrida den maximala landningsmassa som anges i flyghandboken (AFM) för den tryckhöjd som är lämplig för dessa flygplatsers eller utlandningsplatsers höjd och, om det används som en parameter för att bestämma den maximala startmassan, för varje annat lokalt atmosfärförhållande.

#### **SPO.POL.130 Start – komplexa motordrivna flygplan**

- a) När den maximala startmassan fastställs ska befälhavaren beakta följande:
1. Den beräknade startsträckan får inte överstiga den tillgängliga startsträckan om längden av det hinderfria stigrådet inte överstiger hälften av den tillgängliga startrullsträckan.
  2. Den beräknade startrullsträckan får inte överstiga den tillgängliga startrullsträckan.
  3. Ett enda värde för V1 ska användas för avbruten och fullföljd start om ett V1 anges i flyghandboken.
  4. På en våt eller kontaminerad bana får startmassan inte överstiga den tillåtna startmassan för start på torr bana under samma förhållanden.
- b) Med undantag för flygplan utrustade med turbopropmotorer och med en maximal startmassa på högst 5 700 kg ska befälhavaren, i händelse av motorbortfall under start, säkerställa att flygplanet kan
1. avbryta starten och stanna inom den tillgängliga start-stoppräckan eller banan, eller
  2. fortsätta starten och gå fritt från alla hinder längs flygbanan med tillräcklig marginal till dess att flygplanet har ett läge där det kan uppfylla SPO.POL.135.

#### **SPO.POL.135 En-route – en motor ur funktion – komplexa motordrivna flygplan**

För den händelse en motor upphör att fungera på sträckan ska befälhavaren säkerställa att ett flermotorigt flygplan kan fortsätta flygningen till en lämplig flygplats eller utlandningsplats utan att vid någon punkt flyga under lägsta höjd för hinderfrihet.

#### **SPO.POL.140 Landning – komplexa motordrivna flygplan**

Befälhavaren ska säkerställa att flygplanet kan landa och stanna, eller att ett sjöflygplan kan sänka sin hastighet tillräckligt mycket, inom den tillgängliga landningssträckan, på alla flygplatser eller utlandningsplatser, sedan alla hinder på inflygningsvägen har passerats med god marginal. Hänsyn ska tas till förväntade variationer i inflygnings- och landningsteknik om sådana hänsyn inte har tagits i samband med utarbetandet av prestandadata.

#### **SPO.POL.145 Prestandakriterier och operativa kriterier – flygplan**

När ett flygplan, som vid ett motorbortfall på en kritisk motor inte kan bibehålla planflykt, flygs på en höjd som understiger 150 m (500 fot) ovanför ett glesbebyggt område ska operatören

- a) fastställa operativa förfaranden för att minimera konsekvenserna av ett motorbortfall,

- b) inrätta ett utbildningsprogram för besättningsmedlemmar, och
- c) säkerställa att samtliga besättningsmedlemmar och uppdragsspecialister ombord informeras om förfarandena vid en nödlandning.

#### **SPO.POL.146 Prestandakriterier och operativa kriterier – helikoptrar**

- a) Befälhavaren får framföra ett luftfartyg över tätbebyggda områden förutsatt att
  - 1. helikoptern är certifierad i kategori A eller B, och
  - 2. säkerhetsåtgärder har vidtagits för att förhindra att personer eller egendom på marken utsätts för onödiga risker samt att verksamheten och dess SOP har godkänts.
- b) Operatören ska
  - 1. fastställa operativa förfaranden för att minimera konsekvenserna av ett motorbortfall,
  - 2. inrätta ett utbildningsprogram för besättningsmedlemmar, och
  - 3. säkerställa att samtliga besättningsmedlemmar och uppdragsspecialister ombord informeras om förfarandena vid en nödlandning.
- c) Operatören ska säkerställa att massan vid start, landning eller hovring inte överstiger den maximala massa som angetts för
  - 1. hovring utan markeffekt (*Hover Out of Ground Effect*, HOGE) med alla motorer gående på lämpligt effektuttag,
  - 2. om det råder sådana förhållanden att hovring utan markeffekt sannolikt inte kommer att ske, helikopterns massa inte överstiger den maximala massa som angetts för hovring med markeffekt (*Hover In Ground Effect*, HIGE) med alla motorer gående på lämpligt effektuttag, förutsatt att de rådande förhållandena medger hovring med markeffekt med den maximala specificerade massan.

#### KAPITEL D

#### **INSTRUMENT, DATA OCH UTRUSTNING**

#### AVSNITT 1

#### ***Flygplan***

#### **SPO.IDE.A.100 Instrument och utrustning – allmänt**

- a) Instrument och utrustning som krävs enligt detta kapitel ska godkännas enlighet med gällande luftvärdighetskrav om de
  - 1. används av flygbesättningen för att kontrollera flygbanan,
  - 2. används för att uppfylla kraven i SPO.IDE.A.215,
  - 3. används för att uppfylla kraven i SPO.IDE.A.220, eller
  - 4. har installerats i flygplanet.
- b) För följande utrustning, när den krävs enligt detta kapitel, behövs inget utrustningsgodkännande:
  - 1. Reservesäkringar.

2. Handlampor.
  3. Precisionsur.
  4. Karthållare.
  5. Första hjälpen-låda.
  6. Överlevnads- och signalutrustning.
  7. Drivankare och utrustning för förtöjning.
- c) När det gäller instrument och utrustning som inte krävs enligt detta kapitel samt annan utrustning som inte krävs enligt andra tillämpliga bilagor, men som medförs under flygningen, ska följande gälla:
1. Den information som erhålls genom instrumenten, utrustningen eller tillbehören i fråga får inte användas av flygbesättningen för att uppfylla kraven i bilaga I till förordning (EG) nr 216/2008 eller SPO.IDE.A.215 och SPO.IDE.A.220.
  2. Instrumenten och utrustningen får inte påverka flygplanets luftvärdighet, inte ens vid fel eller störningar.
- d) Instrument och utrustning ska vara lätta att använda eller nå från tjänstgöringsplatsen för de flygbesättningsmedlemmar som behöver använda dem.
- e) De instrument som används av en flygbesättningsmedlem ska vara arrangerade på ett sådant sätt att vederbörande lätt kan se indikationerna från sin tjänstgöringsplats, med minimal avvikelse från den plats och siktlinje besättningsmedlemmen normalt intar när han eller hon ser framåt längs flygbanan.
- f) All erforderlig nödutrustning ska vara lätt att nå för omedelbar användning.

#### **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

- a) flygplanet används i enlighet med minimiutrustningslistan (MEL), om en sådan upprättats,
- b) för komplexa motordrivna flygplan samt för alla flygplan som används i kommersiell verksamhet, den behöriga myndigheten har godkänt att operatören använder flygplanet inom ramen för begränsningarna i den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL), eller
- c) flygplanet omfattas av ett flygtillstånd som utfärdats i enlighet med gällande luftvärdighetskrav.

#### **SPO.IDE.A.110 Reservsäkringar**

Flygplan ska vara utrustade med reservsäkringar av den amperestyrka som krävs för fullständigt strömkretsskydd, för ersättning av de säkringar som får ersättas under flygning.

#### **SPO.IDE.A.115 Ljus**

Flygplan som används under mörker ska vara utrustade med

- a) kollisionvarningsljus,
- b) navigationsljus/positionslyset,



- c) landningsstrålkastare,
- d) ljus, försörjt av flygplanets elektriska system, för tillfredsställande belysning av alla instrument och all utrustning som krävs för att flygplanet ska kunna användas på ett säkert sätt,
- e) ljus, försörjt av flygplanets elektriska system, för belysning i alla kabinutrymmen,
- f) en handlampa för varje besättningsmedlems tjänstgöringsplats, och
- g) ljus i överensstämmelse med de internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss, om flygplanet används som sjöflygplan.

**SPO.IDE.A.120 Verksamhet enligt visuelflygregler (VFR) – flyg- och navigeringsinstrument samt tillhörande utrustning**

- a) Flygplan som brukas enligt VFR under dager ska vara försedda med utrustning för att mäta och visa följande:
  - 1. Magnetisk kurs.
  - 2. Tid i timmar, minuter och sekunder.
  - 3. Tryckhöjd.
  - 4. Indikerad fart.
  - 5. Machtal om hastighetsbegränsningar uttrycks i form av machtal.
  - 6. Glid för komplexa motordrivna flygplan.
- b) Flygplan som används under VMC och mörker ska, utöver det som avses i punkt a, vara utrustade med följande:
  - 1. Utrustning för att mäta och visa
    - i) sväng och glid,
    - ii) attityd,
    - iii) vertikalhastighet, och
    - iv) stabiliserad kurs.
  - 2. En anordning som indikerar när kraftförsörjningen till de gyroskopiska instrumenten inte är tillräcklig.
- c) Komplexa motordrivna flygplan som används under VMC över vatten utan land i sikte ska, utöver det som avses i punkterna a och b, vara försedda med en anordning för förhindrande av felfunktion i det system som anger kurs-hastighet, på grund av kondensation eller isbildning.
- d) Flygplan som används under förhållanden där de inte kan hållas kvar i den önskade flygbanan utan bruk av ett eller flera ytterligare instrument ska, utöver det som anges i punkterna a och b, vara utrustade med en anordning för att förhindra felfunktion i det system som anger kurshastighet som krävs enligt punkt a.4 på grund av kondensation eller isbildning.

e) När det krävs två piloter för en viss operation ska flygplanet vara utrustat med ytterligare separat utrustning för att visa följande:

1. Tryckhöjd.
2. Indikerad fart.
3. Glid, eller sväng och glid, om tillämpligt.
4. Attityd, om tillämpligt.
5. Vertikalhastighet, om tillämpligt.
6. Stabiliserad kurs, om tillämpligt.
7. Machtal om hastighetsbegränsningar uttrycks i form av machtal, om tillämpligt.

**SPO.IDE.A.125 Verksamhet enligt instrumentflygregler (IFR) – flyg- och navigeringsinstrument samt tillhörande utrustning**

Flygplan som brukas enligt IFR ska vara utrustade med följande:

a) Utrustning för att mäta och visa

1. magnetisk kurs,
2. tid i timmar, minuter och sekunder,
3. tryckhöjd,
4. indikerad fart,
5. vertikalhastighet,
6. sväng och glid,
7. attityd,
8. stabiliserad kurs,
9. omgivande lufttemperatur, och
10. machtal om hastighetsbegränsningar uttrycks i form av machtal.

b) En anordning som indikerar när kraftförsörjningen till de gyroskopiska instrumenten inte är tillräcklig.

c) Om två piloter krävs för operationen, en ytterligare separat utrustning för att visa andrepiloten

1. tryckhöjd,
2. indikerad fart,
3. vertikalhastighet,

4. sväng och glid,
  5. attityd,
  6. stabiliserad kurs, och
  7. maktal om hastighetsbegränsningar uttrycks i form av maktal, om tillämpligt.
- d) En anordning för att förhindra felfunktion i det system som anger kurshastighet som krävs enligt punkterna a.4 och c.2 på grund av kondensation eller isbildning.
- e) Komplexa motordrivna flygplan ska, när de används enligt IFR, utöver det som avses i punkterna a, b, c och d vara utrustade med följande:
1. En alternativ källa för statiskt tryck.
  2. Karthållare på lätt läsbar plats som kan belysas för mörkerflygningar.
  3. En andra oberoende anordning för att mäta och indikera höjd, om detta inte redan installerats för att uppfylla kraven i punkt e.1.
  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 attityd-indikatorn drivs av nödkraftförsörjningen.

#### **SPO.IDE.A.126 Tilläggsutrustning för enpilotsverksamhet enligt instrumentflygregler (IFR)**

Komplexa motordrivna flygplan som brukas enligt IFR med en enda pilot ska vara utrustade med autopilot med minst höjdhållnings- och kurshållningsfunktion.

#### **SPO.IDE.A.130 Terrängvarningssystem (TAWS)**

Turbinmotordrivna flygplan med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) på över 5 700 kg eller en MOPSC på mer än nio ska vara utrustade med ett TAWS som uppfyller kraven för

- a) klass A-utrustning enligt en godtagbar norm, för flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades efter den 1 januari 2011, eller
- b) klass B-utrustning enligt en godtagbar norm, för flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades den 1 januari 2011 eller tidigare.

#### **SPO.IDE.A.131 Flygburet kollisionsvarningssystem (ACAS II)**

Om inget annat anges i förordning (EU) nr 1332/2011 ska turbinmotordrivna flygplan med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) på över 5 700 kg vara utrustade med ACAS II.

#### **SPO.IDE.A.132 Flygburen väderradarutrustning – komplexa motordrivna flygplan**

Följande flygplan ska vara utrustade med flygburen väderradarutrustning när de används under mörker eller under IMC i områden där åskväder eller andra potentiellt ogynnsamma väderförhållanden, som kan upptäckas av luftburen väderradarutrustning, kan förväntas längs färdvägen:

- a) Flygplan med tryckkabin.

- b) Flygplan utan tryckkabin vars maximala certifierade startmassa (MCTOM) överstiger 5 700 kg.

#### **SPO.IDE.A.133 Tilläggsutrustning för verksamhet under isbildningsförhållanden under mörker – komplexa motordrivna flygplan**

- a) Flygplan som används under förhållanden med förväntad eller faktisk isbildning under mörker ska vara utrustade med en anordning för att belysa eller upptäcka isbildning.
- b) Anordningen för att belysa isbildningen får inte orsaka bländning eller reflektioner som skulle göra det svårt för flygbesättningsmedlemmar att utföra sina arbetsuppgifter.

#### **SPO.IDE.A.135 Internkommunikationssystem för flygbesättningen**

Flygplan som används av fler än en flygbesättningsmedlem ska vara utrustade med ett internkommunikationssystem för flygbesättningen, inklusive headset och mikrofoner som kan användas av samtliga flygbesättningsmedlemmar.

#### **SPO.IDE.A.140 Ljudregistrator**

- a) Följande flygplan ska vara utrustade med ljudregistrator (CVR):
1. Flygplan med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) som överstiger 27 000 kg och vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades den 1 januari 2016 eller senare.
  2. Flygplan med en MCTOM överstigande 2 250 kg
    - i) som är certifierade för verksamhet med en minimibesättning på minst två piloter,
    - ii) som är försedda med turbojetmotor(er) eller fler än en turbopropmotor, och
    - iii) för vilka ett typcertifikat utfärdades första gången den 1 januari 2016 eller senare.
- b) Ljudregistratorn ska kunna lagra data som registrerats från åtminstone de föregående två timmarna.
- c) Ljudregistratorn ska med hänvisning till en tidsskala registrera följande:
1. Röstkommunikation som sänds från eller tas emot i cockpit via radio.
  2. Flygbesättningsmedlemmarnas röstkommunikation via systemet för internkommunikation och högtalarsystemet, om ett sådant installerats.
  3. Ljudmiljön i cockpit inklusive, utan avbrott, de ljudsignaler som mottagits från varje bom- och maskmikrofon som används.
  4. Röst- eller ljudsignaler som identifierar navigerings- eller inflygningshjälpmedel och tas upp i hörtelefon eller högtalare.
- d) Ljudregistratorn ska 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.
- e) Utöver kraven i punkt d ska ljudregistratorn så tidigt som möjligt och med hänsyn till tillgången på elkraft börja registrera under kontrollerna i cockpit före motorstart vid flygningens början, till och med kontrollerna i cockpit omedelbart efter motoravstängningen vid flygningens slut.
- f) Ljudregistratorn ska ha en anordning som hjälper till att lokalisera den i vatten.

**SPO.IDE.A.145 Färdregistrator**

- a) Flygplan med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) på över 5 700 kg och vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades den 1 januari 2016 eller senare ska vara utrustade med en färdregistrator som använder en digital metod för registrering och lagring av data och för vilken det finns en metod för att enkelt hämta data från lagringsmediet.
- b) Färdregistratorn ska registrera de parametrar som krävs för att flygplanets flygbana, hastighet, attityd, motorstyrka, konfiguration och drift ska kunna fastställas korrekt, och den ska kunna bevara uppgifter som registrerats under åtminstone de 25 föregående timmarna.
- c) Data ska hämtas från källor i flygplanet som medger en korrekt avstämning med informationen som visas för flygbesättningen.
- d) Färdregistratorn ska automatiskt börja registrera uppgifter innan flygplanet kan röra sig av egen kraft och den ska sluta automatiskt efter det att flygplanet inte längre kan röra sig av egen kraft.
- e) Färdregistratorn ska ha en anordning som hjälper till att lokalisera den i vatten.

**SPO.IDE.A.150 Datalänkregistrering**

- a) Flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades den 1 januari 2016 eller senare, som har kapacitet att utföra datalänkkommunikation och ska vara utrustade med ljudregistrator (CVR), ska i tillämpliga fall registrera följande på en registrator:
  1. Meddelanden via datalänkkommunikation som avser ATS-meddelanden till och från flygplanet, inklusive meddelanden som gäller
    - i) initiering av datalänk,
    - ii) kommunikation mellan flygledare och pilot,
    - iii) riktad övervakning,
    - iv) flyginformation,
    - v) övervakning av luftfartygets utsändningar, i den mån det är praktiskt genomförbart med hänsyn till systemarkitekturen,
    - vi) operativa kontrolluppgifter för luftfartyget, i den mån det är praktiskt genomförbart med hänsyn till systemarkitekturen, och
    - vii) grafik, i den mån det är praktiskt genomförbart med hänsyn till systemarkitekturen.
  2. Information som gör det möjligt att upprätta samband mellan sådana registreringar som avser datalänkkommunikation och som har lagrats separat från flygplanet.
  3. Information om tidpunkt och prioritering för meddelanden via datalänkkommunikation, med hänsyn till systemets arkitektur.
- b) Registratorn ska använda en digital metod för registrering och lagring av uppgifter och information samt en metod för snabb hämtning av dessa uppgifter. Registreringsmetoden ska göra det möjligt att matcha uppgifterna mot de uppgifter som registrerats på marken.
- c) Registratorn ska kunna lagra registrerade uppgifter under minst samma tidsperiod som föreskrivs för ljudregistratorer i SPO.IDE.A.140.
- d) Registratorn ska ha en anordning som hjälper till att lokalisera den i vatten.

- e) Kraven som gäller för registratorns start- och stopplogik är desamma som de krav som gäller för ljudregistratorns start- och stopplogik enligt SPO.IDE.A.140 d och e.

#### **SPO.IDE.A.155 Kombinerad färd- och ljudregistrator**

Kraven på ljudregistrator (CVR) och färdregistrator (FDR) kan uppfyllas genom

- a) en kombinerad färdregistrator och ljudregistrator, för flygplan som ska vara utrustade med en ljudregistrator eller färdregistrator,
- b) två kombinerade färdregistratorer och ljudregistratorer, för flygplan som ska vara utrustade med en ljudregistrator och färdregistrator.

#### **SPO.IDE.A.160 Säten, säkerhetsbälten och fasthållningssystem**

Flygplan ska vara utrustade med följande:

- a) Ett säte eller en tjänstgöringsplats för varje besättningsmedlem eller uppdragsspecialist ombord.
- b) Ett säkerhetsbälte på varje säte och fasthållningsanordningar för varje tjänstgöringsplats.
- c) För icke-komplexa motordrivna flygplan: ett säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen på varje flygbesättningsäte, med enpunktsmekanism för frigöring.
- d) För komplexa motordrivna flygplan: ett säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen, försett med en enpunktsmekanism för frigöring och en anordning som automatiskt håller fast den fastspända personens bröstkorg vid en snabb retardation
1. på varje flygbesättningsäte och på varje säte bredvid ett pilotsäte, och
  2. på varje observatörsäte i cockpit.

#### **SPO.IDE.A.165 Första hjälpen-låda**

- a) Flygplan ska vara utrustade med en första hjälpen-låda.
- b) Första hjälpen-lådor ska
1. vara lätt åtkomliga för användning, och
  2. upprätthållas i bruksvärdigt skick.

#### **SPO.IDE.A.170 Extra syrgas – flygplan med tryckkabin**

- a) Flygplan med tryckkabin som används på flyghöjder där det krävs syrgastillförsel i enlighet med punkt b ska vara försedda med utrustning för extra syrgas som kan lagras och fördela den mängd syrgas som krävs.
- b) Flygplan med tryckkabin som används över flyghöjder där tryckhöjden i kabinutrymmena ligger över 10 000 fot ska medföra tillräckligt mycket andningssyrgas för att kunna försörja samtliga besättningsmedlemmar och uppdragsspecialister åtminstone under
1. de perioder när tryckhöjden i kabinen ligger över 15 000 fot, dock aldrig mindre än 10 minuter,
  2. de perioder när tryckhöjden i cockpit och kabinutrymmet kommer att ligga mellan 14 000 fot och 15 000 fot, i samband med ett eventuellt tryckfall och med hänsyn tagen till omständigheterna för flygningen,

3. de perioder överstigande 30 minuter när tryckhöjden i cockpit och kabinutrymmet är mellan 10 000 fot och 14 000 fot, och
  4. minst 10 minuter, när flygplanet används på tryckhöjder över 25 000 fot, eller på tryckhöjder därunder men under förhållanden som inte gör det möjligt att på ett säkert sätt gå ned till en tryckhöjd på 13 000 fot inom fyra minuter.
- c) Flygplan med tryckkabin som används på en flyghöjd över 25 000 fot ska dessutom vara utrustade med
1. en anordning som varnar flygbesättningen vid tryckförlust, och
  2. syrgasmasker av snabbt applicerbar typ för flygbesättningsmedlemmar, för komplexa motordrivna flygplan.

#### **SPO.IDE.A.175 Extra syrgas – flygplan utan tryckkabin**

- a) Flygplan utan tryckkabin som används på flyghöjder där det krävs syrgastillförsel i enlighet med punkt b ska vara försedda med utrustning för extra syrgas som kan lagra och fördela den mängd syrgas som krävs.
- b) Flygplan utan tryckkabin som används över flyghöjder där tryckhöjden i kabinutrymmena ligger över 10 000 fot ska medföra tillräckligt mycket andningssyrgas för att kunna försörja
  1. samtliga besättningsmedlemmar för de perioder överstigande 30 minuter när tryckhöjden i kabinutrymmet är mellan 10 000 fot och 13 000 fot, och
  2. alla personer ombord för de perioder när tryckhöjden i kabinutrymmet överstiger 13 000 fot.
- c) Trots vad som sägs i punkt b får avvikelser med fastställd varaktighet mellan 13 000 fot och 16 000 fot genomföras utan syrgas i enlighet med SPO.OP.195 b.

#### **SPO.IDE.A.180 Handbrandsläckare**

- a) Flygplan, med undantag för turmotorsegelflygplan och ELA1-flygplan, ska vara utrustade med minst en handbrandsläckare
  1. i cockpit, och
  2. i varje kabinutrymme som är skilt från cockpit, om inte utrymmet är lätt tillgängligt för flygbesättningen.
- b) Typ av och mängd släckningsmedel för de brandsläckare som krävs ska vara lämpliga för de slag av bränder som sannolikt kan inträffa i det utrymme där brandsläckaren är avsedd att användas och ska minimera risken för koncentrationer av giftiga gaser i utrymmen där personer uppehåller sig.

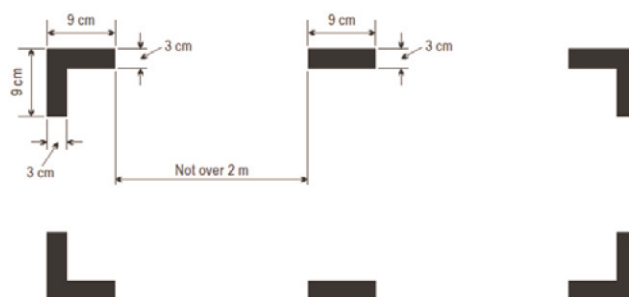
#### **SPO.IDE.A.181 Nödyxa och kofot**

Flygplan vars maximala certifierade startmassa (MCTOM) överstiger 5 700 kg ska vara utrustade med minst en nödyxa eller kofot placerad i cockpit.

#### **SPO.IDE.A.185 Markering av inbrytningspunkter**

Om de områden av flygplanskroppen som är lämpliga för inbrytning av räddningspersonal i en nödsituation är markerade ska de vara markerade enligt bild 1.

Figur 1

**Markering av inbrytningspunkter****SPO.IDE.A.190 Nödradiosändare (ELT)**

a) Flygplan ska vara utrustade med

1. en nödradiosändare (ELT) av valfri typ, om flygplanets första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades den 1 juli 2008 eller tidigare,
2. en automatisk nödradiosändare (ELT), 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 kabin-konfiguration för befordran av högst sex passagerare.

b) Nödradiosändare (ELT), oavsett typ, och personliga nödradiosändare (PLB) ska kunna sända på 121,5 MHz och 406 MHz samtidigt.

**SPO.IDE.A.195 Flygning över vatten**

a) Följande flygplan ska vara utrustade med flytvästar för varje person ombord, vilka ska bäras eller vara placerade så att de är lätt åtkomliga för den avsedda personen från hans eller hennes sittplats eller tjänstgöringsplats:

1. Enmotoriga landflygplan som

i) flyger över vatten bortom glidavstånd från land, eller

ii) startar eller landar på en flygplats eller utlandningsplats där, enligt befälhavarens åsikt, start- eller inflygningsvägen är förlagd över vatten på ett sådant sätt att det kan föreligga risk för nödlandning på vatten.

2. Sjöflygplan som brukas över vatten.

3. Flygplan som, med möjlighet till nödlandning, brukas på ett avstånd från land vilket är större än det minsta av antingen ett avstånd som motsvarar 30 minuter vid normal marschfart eller 50 NM.

b) Varje flytväst ska vara utrustad med en anordning för elektrisk belysning för att underlätta lokalisering av personer.

c) Sjöflygplan som används över vatten ska vara utrustade med

1. ett drivankare och annan utrustning som behövs för att underlätta förtöjning, förankring eller manövrering av flygplanet på vatten som lämpar sig för flygplanets storlek, vikt och flygegenskaper, och



2. utrustning för att i tillämpliga fall avge de ljudsignaler som föreskrivs i de internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss.
- d) Befälhavaren på ett flygplan som, med möjlighet till nödlandning, brukas på ett avstånd från land överstigande det minsta av antingen ett avstånd motsvarande 30 minuter vid normal marschfart eller 50 NM ska fastställa riskerna för att personerna i flygplanet inte skulle överleva en eventuell nödlandning på vatten och på grundval därav fastställa om flygplanet ska medföra
1. utrustning för att skicka nödsignaler,
  2. räddningsflottar i tillräckligt antal för att medföra samtliga personer ombord, förvarade så att de är lätt åtkomliga i en nödsituation, och
  3. livräddningsutrustning med livsuppehållande hjälpmedel, som är lämplig för den flygning som ska genomföras.

#### **SPO.IDE.A.200 Överlevnadsutrustning**

- a) Flygplan som används över områden där flygräddning skulle vara särskilt svår att genomföra ska vara utrustade med
1. utrustning för att sända nödsignaler,
  2. minst en nödradiosändare för överlevnad (ELT(S)), och
  3. ytterligare överlevnadsutrustning för den väg som ska flygas med hänsyn till antalet personer ombord.
- b) Den ytterligare överlevnadsutrustning som anges i punkt a.3 behöver inte medföras om flygplanet
1. håller sig inom ett avstånd från ett område där flygräddning inte är särskilt svår att genomföra, motsvarande
    - i) 120 minuters flygning vid marschfart och en motor ur funktion (OEI) för flygplan som kan fortsätta flygningen till en flygplats när kritisk(a) motor(er) har upphört att fungera i någon punkt längs flygvägen, eller planerade avvikelser från denna, eller
    - ii) 30 minuter vid marschfart för alla andra flygplan, eller
  2. håller sig inom ett avstånd som inte överstiger ett avstånd som motsvarar 90 minuters flygning vid marschfart från ett område som är lämpligt för nödlandning, för flygplan som certifierats i enlighet med tillämplig luftvärdighetsstandard.

#### **SPO.IDE.A.205 Individuell skyddsutrustning**

Varje person ombord ska bära individuell skyddsutrustning som är lämplig för den typ av verksamhet som genomförs.

#### **SPO.IDE.A.210 Headset**

- a) Flygplan ska vara utrustade med ett headset med bommikrofon eller motsvarande för samtliga besättningsmedlemmar på deras tilldelade tjänstgöringsplats i cockpit.
- b) Flygplan som brukas enligt instrumentflygregler (IFR) eller under mörker ska vara utrustade med en sändningsknapp på den manuella skev- och höjdroderkontrollen för varje erforderlig flygbesättningsmedlem.

**SPO.IDE.A.215 Radiokommunikationsutrustning**

- a) Flygplan som brukas enligt instrumentflygregler (IFR) eller under mörker, eller när så krävs enligt gällande luftrumskrav, ska vara utrustade med radiokommunikationsutrustning som, under normala utsändningsförhållanden, ska kunna
1. genomföra tvåvägskommunikation för flygplatskontroller,
  2. ta emot meteorologisk information när som helst under flygning,
  3. genomföra tvåvägskommunikation när som helst under flygning med de flygradiostationer och på de frekvenser som föreskrivs av den behöriga myndigheten, och
  4. möjliggöra kommunikation på nödfrekvensen för luftfart 121,5 MHz.
- b) När det krävs flera kommunikationsenheter ska varje enhet vara oberoende av den eller de andra, så att ett fel på en enhet inte leder till ett fel på någon annan enhet.

**SPO.IDE.A.220 Navigationsutrustning**

- a) Flygplan ska vara utrustade med navigationsutrustning som gör det möjligt att färdas i enlighet med
1. ATS-färdplanen, i tillämpliga fall, och
  2. gällande luftrumskrav.
- b) Flygplan ska ha tillräcklig navigationsutrustning för att, om det skulle uppstå fel i någon del av utrustningen under någon fas av flygningen, säkerställa att resterande utrustning medger säker navigering i enlighet med punkt a eller en lämplig och säkert genomförd beredskapsåtgärd.
- c) Flygplan som används för flygningar där landningen är avsedd att ske under instrumentväderförhållanden (IMC) ska vara utrustade med lämplig utrustning som kan ge vägledning till en punkt varifrån visuell landning kan utföras. Utrustningen ska kunna ge sådan vägledning för varje flygplats vid vilken avsikten är att landa under IMC och för alla utvalda alternativflygplatser.

**SPO.IDE.A.225 Transponder**

Om det krävs för det luftrum som används ska flygplanet vara utrustat med en SSR-transponder (*Secondary Surveillance Radar*) med all den nödvändiga kapaciteten.

## AVSNITT 2

**Helikoptrar****SPO.IDE.H.100 Instrument och utrustning – allmänt**

- a) Instrument och utrustning som krävs enligt detta kapitel ska godkännas enlighet med gällande luftvärdighetskrav om de
1. används av flygbesättningen för att kontrollera flygbanan,
  2. används för att uppfylla kraven i SPO.IDE.H.215,
  3. används för att uppfylla kraven i SPO.IDE.H.220, eller
  4. har installerats i helikoptern.

- b) För följande utrustning, när den krävs enligt detta kapitel, behövs inget utrustningsgodkännande:
1. Handlampa.
  2. Precisionsur.
  3. Karthållare.
  4. Första hjälpen-låda.
  5. Överlevnads- och signalutrustning.
  6. Drivankare och utrustning för förtöjning.
- c) När det gäller instrument och utrustning som inte krävs enligt detta kapitel samt annan utrustning som inte krävs enligt andra tillämpliga bilagor, men som medförs under flygningen, ska följande gälla:
1. Informationen som erhålls genom instrumenten eller utrustningen får inte användas av flygbesättningen för att uppfylla kraven i bilaga I till förordning (EG) nr 216/2008 eller SPO.IDE.H.215 och SPO.IDE.H.220.
  2. Instrumenten och utrustningen får inte påverka helikopterns luftvärdighet, inte ens vid fel eller störningar.
- d) Instrument och utrustning ska vara lätta att använda eller nå från tjänstgöringsplatsen för de flygbesättningsmedlemmar som behöver använda dem.
- e) De instrument som används av en flygbesättningsmedlem ska vara arrangerade på ett sådant sätt att vederbörande lätt kan se indikationerna från sin tjänstgöringsplats, med minimal avvikelse från den plats och siktlinje besättningsmedlemmen normalt intar när han eller hon ser framåt längs flygbanan.
- f) All erforderlig nödutrustning ska vara lätt att nå för omedelbar användning.

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

En flygning får inte påbörjas om ett instrument, en utrustningsdel eller en funktion i helikoptern som krävs för den avsedda flygningen inte fungerar eller saknas, om inte

- a) helikoptern används i enlighet med minimiutrustningslistan (MEL), om en sådan upprättats,
- b) för komplexa motordrivna helikoptrar samt för alla helikoptrar som används i kommersiell verksamhet, den behöriga myndigheten har godkänt att operatören använder helikoptern inom ramen för begränsningarna i den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL), eller
- c) helikoptern omfattas av ett flygtillstånd som utfärdats i enlighet med gällande luftvärdighetskrav.

#### **SPO.IDE.H.115 Helikopterljus**

Helikoptrar som används under mörker ska vara utrustade med

- a) kollisionsevningssljus,

- b) navigationsljus/positionsljus,
- c) landningsstrålkastare,
- d) ljus, försörjt av helikopterns elektriska system, för tillfredsställande belysning av alla instrument och all utrustning som krävs för att helikoptern ska kunna användas på ett säkert sätt,
- e) ljus, försörjt av helikopterns elektriska system, för belysning i alla kabinutrymmen,
- f) en handlampa för varje besättningsmedlems tjänstgöringsplats, och
- g) ljus i överensstämmelse med de internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss, om helikoptern är utrustad för användning på vatten.

**SPO.IDE.H.120 Verksamhet enligt visuelflygregler (VFR) – flyg- och navigeringsinstrument samt tillhörande utrustning**

- a) Helikoptrar som brukas enligt VFR under dager ska vara försedda med utrustning för att mäta och visa följande:
  - 1. Magnetisk kurs.
  - 2. Tid i timmar, minuter och sekunder.
  - 3. Tryckhöjd.
  - 4. Indikerad fart.
  - 5. Glid.
- b) Helikoptrar som används under VMC över vatten utan land i sikte eller under VMC och mörker ska, utöver det som avses i punkt a, vara utrustade med följande:
  - 1. En anordning för att mäta och visa
    - i) attityd,
    - ii) vertikalhastighet, och
    - iii) stabiliserad kurs.
  - 2. En anordning som indikerar när kraftförsörjningen till de gyroskopiska instrumenten inte är tillräcklig.
  - 3. För komplexa motordrivna helikoptrar, en anordning för att förhindra felfunktion i det system som anger kurs-hastighet som krävs enligt punkt a.4 på grund av kondensation eller isbildning.
- c) Helikoptrar som används när sikten är under 1 500 meter eller under förhållanden där de inte kan hållas kvar i den önskade flygbanan utan bruk av ett eller flera ytterligare instrument ska, utöver det som anges i punkterna a och b, vara utrustade med en anordning för att förhindra felfunktion i det system som anger kurshastighet som krävs enligt punkt a.4 på grund av kondensation eller isbildning.
- d) När två piloter krävs för en viss verksamhet ska helikoptern vara utrustad med en ytterligare separat anordning för att visa följande:
  - 1. Tryckhöjd.

2. Indikerad fart.
3. Glid.
4. Attityd, om tillämpligt.
5. Vertikalhastighet, om tillämpligt.
6. Stabiliserad kurs, om tillämpligt.

**SPO.IDE.H.125 Verksamhet enligt instrumentflygregler (IFR) – flyg- och navigeringsinstrument samt tillhörande utrustning**

Helikoptrar som brukas enligt IFR ska vara utrustade med följande:

- a) En anordning för att mäta och visa
  1. magnetisk kurs,
  2. tid i timmar, minuter och sekunder,
  3. tryckhöjd,
  4. indikerad fart,
  5. vertikalhastighet,
  6. glid,
  7. attityd,
  8. stabiliserad kurs, och
  9. omgivande lufttemperatur.
- b) En anordning som indikerar när kraftförsörjningen till de gyroskopiska instrumenten inte är tillräcklig.
- c) När två piloter krävs, ytterligare en separat anordning som indikerar följande:
  1. Tryckhöjd.
  2. Indikerad fart.
  3. Vertikalhastighet.
  4. Glid.
  5. Attityd.
  6. Stabiliserad kurs.
- d) En anordning för att förhindra felfunktion i det system som anger kurshastighet som krävs enligt punkterna a.4 och c.2 på grund av kondensation eller isbildning.

e) En ytterligare anordning för att mäta och indikera attityd som reservinstrument.

f) Följande för komplexa motordrivna helikoptrar:

1. En alternativ källa för statiskt tryck.
2. Karthållare på lätt läsbar plats som kan belysas för mörkerflygningar.

#### **SPO.IDE.H.126 Tilläggsutrustning för enpilotsverksamhet enligt instrumentflygregler (IFR)**

Helikoptrar som brukas i enpilotsflygningar enligt IFR ska vara utrustade med en autopilot med minst höjdhållnings- och kurshållningsfunktion.

#### **SPO.IDE.H.132 Flygburen väderradarutrustning – komplexa motordrivna helikoptrar**

Helikoptrar som brukas enligt instrumentflygregler (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.

#### **SPO.IDE.H.133 Tilläggsutrustning för verksamhet under isbildningsförhållanden under mörker – komplexa motordrivna helikoptrar**

- a) Helikoptrar som används under förhållanden med förväntad eller faktisk isbildning under mörker ska vara utrustade med en anordning för att belysa eller upptäcka isbildning.
- b) Anordningen för att belysa isbildningen får inte orsaka bländning eller reflektioner som skulle göra det svårt för flygbesättningsmedlemmar att utföra sina arbetsuppgifter.

#### **SPO.IDE.H.135 Internkommunikationssystem för flygbesättningen**

Helikoptrar som används av fler än en flygbesättningsmedlem ska vara utrustade med ett internkommunikationssystem för flygbesättningen, inklusive headset och mikrofoner som kan användas av samtliga flygbesättningsmedlemmar.

#### **SPO.IDE.H.140 Ljudregistrator**

- a) Helikoptrar med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) som överstiger 7 000 kg och vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades den 1 januari 2016 eller senare ska vara utrustade med en ljudregistrator.
- b) Ljudregistratorn ska kunna lagra data som registrerats från åtminstone de föregående två timmarna.
- c) Ljudregistratorn ska med hänvisning till en tidsskala registrera följande:
  1. Röstkommunikation som sänds från eller tas emot i cockpit via radio.
  2. Flygbesättningsmedlemmarnas röstkommunikation via systemet för internkommunikation och högtalarsystemet, om ett sådant installerats.
  3. Ljudmiljön i cockpit, inklusive utan avbrott de ljudsignaler som tas emot från varje besättningsmikrofon.
  4. Röst- eller ljudsignaler som identifierar navigerings- eller inflygningshjälpmedel och tas upp i hörtelefon eller högtalare.
- d) Ljudregistratorn ska automatiskt börja registrera innan helikoptern börjar röra sig av egen kraft och ska fortsätta registrera till dess flygningen avslutats och helikoptern inte längre kan förflytta sig av egen kraft.

- e) Utöver kraven i punkt d ska ljudregistratorn så tidigt som möjligt och med hänsyn till tillgången på elkraft börja registrera under kontrollerna i cockpit före motorstart vid flygningens början, till och med kontrollerna i cockpit omedelbart efter motoravstängningen vid flygningens slut.
- f) Ljudregistratorn ska ha en anordning som hjälper till att lokalisera den i vatten.

#### **SPO.IDE.H.145 Färdregistrator**

- a) Helikoptrar med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) på över 3 175 kg och vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades den 1 januari 2016 eller senare ska vara utrustade med en färdregistrator som använder en digital metod för registrering och lagring av data och för vilken det finns en metod för att enkelt hämta data från lagringsmediet.
- b) Färdregistratorn ska registrera de parametrar som krävs för att korrekt fastställa helikopterns flygbana, hastighet, attityd, motoreffekt, konfiguration och drift, och den ska kunna bevara de uppgifter som registrerats under åtminstone de föregående tio timmarna.
- c) Data ska hämtas från källor i helikoptern som medger en korrekt avstämning med informationen som visas för flygbesättningen.
- d) Färdregistratorn ska automatiskt börja registrera uppgifter innan helikoptern kan röra sig av egen kraft och den ska sluta automatiskt efter det att helikoptern inte längre kan röra sig av egen kraft.
- e) Färdregistratorn ska ha en anordning som hjälper till att lokalisera den i vatten.

#### **SPO.IDE.H.150 Datalänkregistrering**

- a) Helikoptrar vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades den 1 januari 2016 eller senare, som har kapacitet att utföra datalänkkommunikation och ska vara utrustade med ljudregistrator (CVR), ska i tillämpliga fall registrera följande på en registrator:
  - 1. Meddelanden via datalänkkommunikation som avser ATS-meddelanden till och från helikoptern, inklusive meddelanden som gäller
    - i) initiering av datalänk,
    - ii) kommunikation mellan flygledare och pilot,
    - iii) riktad övervakning,
    - iv) flyginformation,
    - v) övervakning av luftfartygets utsändningar, i den mån det är praktiskt genomförbart med hänsyn till systemarkitekturen,
    - vi) operativa kontrolluppgifter för luftfartyget, i den mån det är praktiskt genomförbart med hänsyn till systemarkitekturen, och
    - vii) grafik, i den mån det är praktiskt genomförbart med hänsyn till systemarkitekturen.
  - 2. Information som gör det möjligt att upprätta samband mellan sådana registreringar som avser datalänkkommunikation och som har lagrats separat från helikoptern.
  - 3. Information om tidpunkt och prioritering för meddelanden via datalänkkommunikation, med hänsyn till systemets arkitektur.
- b) Registratorn ska använda en digital metod för registrering och lagring av uppgifter och information samt en metod för snabb hämtning av dessa uppgifter. Registreringsmetoden ska göra det möjligt att matcha uppgifterna mot de uppgifter som registrerats på marken.

- c) Registratorn ska kunna lagra registrerade data under minst samma tidsperiod som föreskrivs för ljudregistratorer i SPO.IDE.H.140.
- d) Registratorn ska ha en anordning som hjälper till att lokalisera den i vatten.
- e) Kraven som gäller för registratorns start- och stopplogik är desamma som de krav som gäller för ljudregistratorns start- och stopplogik enligt SPO.IDE.H.140 d och e.

#### **SPO.IDE.H.155 Kombinerad färd- och ljudregistrator**

Kraven på färd- och ljudregistrator kan uppfyllas med en kombinerad färd- och ljudregistrator.

#### **SPO.IDE.H.160 Säten, säkerhetsbälten och fasthållningssystem**

a) Helikoptrar ska vara utrustade med följande:

1. Ett säte eller en tjänstgöringsplats för varje besättningsmedlem eller uppdragsspecialist ombord.
2. Ett säkerhetsbälte på varje säte och fasthållningsanordningar för varje tjänstgöringsplats.
3. För helikoptrar vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades efter den 31 december 2012: ett säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen för varje säte.
4. Ett säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen, försett med en anordning som automatiskt håller fast bröstkorgen på den som sitter i varje flygbesättningsäte vid kraftig retardation.

b) Ett säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen ska ha en enpunktsmekanism för frigöring.

#### **SPO.IDE.H.165 Första hjälpen-låda**

a) Helikoptrar ska vara utrustade med en första hjälpen-låda.

b) Första hjälpen-lådor ska

1. vara lätt åtkomliga för användning, och
2. upprätthållas i bruksvärdigt skick.

#### **SPO.IDE.H.175 Extra syrgas – helikoptrar utan tryckkabin**

a) Helikoptrar utan tryckkabin som används på flyghöjder där det krävs syrgastillförsel i enlighet med punkt b ska vara försedda med utrustning för extra syrgas som kan lagra och fördela den mängd syrgas som krävs.

b) Helikoptrar utan tryckkabin som används över flyghöjder där tryckhöjden i kabinutrymmena ligger över 10 000 fot ska medföra tillräckligt mycket andningssyrgas för att kunna försörja

1. samtliga besättningsmedlemmar för de perioder överstigande 30 minuter när tryckhöjden i kabinutrymmet är mellan 10 000 fot och 13 000 fot, och
2. alla besättningsmedlemmar och uppdragsspecialister för de perioder när tryckhöjden i kabinutrymmet är över 13 000 fot.



- c. Trots vad som sägs i punkt b får avvikelser med fastställd varaktighet mellan 13 000 fot och 16 000 fot genomföras utan syrgas i enlighet med SPO.OP.195 b.

#### SPO.IDE.H.180 Handbrandsläckare

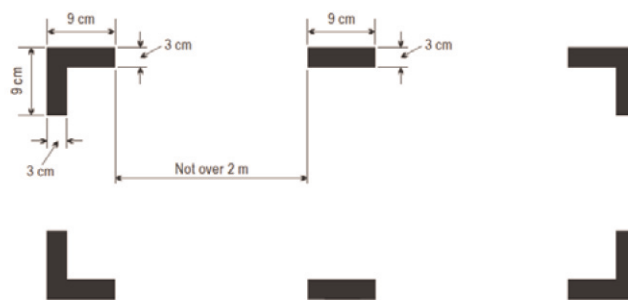
- a) Helikoptrar, med undantag för ELA2-helikoptrar, ska vara utrustade med minst en handbrandsläckare
1. i cockpit, och
  2. i varje kabinutrymme som är skilt från cockpit, om inte utrymmet är lätt tillgängligt för flygbesättningen.
- b) Typ av och mängd släckningsmedel för de brandsläckare som krävs ska vara lämpliga för de slag av bränder som sannolikt kan inträffa i det utrymme där brandsläckaren är avsedd att användas och ska minimera risken för koncentrationer av giftiga gaser i utrymmen där personer uppehåller sig.

#### SPO.IDE.H.185 Markering av inbrytningspunkter

Om de områden av helikopterkroppen som är lämpliga för inbrytning av räddningspersonal i en nödsituation är markerade ska de vara markerade enligt bild 1.

Figur 1

#### Markering av inbrytningspunkter



#### SPO.IDE.H.190 Nödradiosändare (ELT)

- a) Helikoptrar som är certifierade för en maximal kabinkonfiguration för fler än sex passagerare ska vara utrustade med
1. en automatisk nödradiosändare (ELT), och
  2. en nödradiosändare för överlevnad (ELT(S)) i en räddningsflotte eller flytväst, när helikoptern används på ett avstånd från land som motsvarar mer än tre minuters flygtid med normal marschfart.
- b) Helikoptrar som är certifierade för en maximal kabinkonfiguration för sex passagerare eller färre ska vara utrustade med en nödradiosändare för överlevnad (ELT(S)) eller en personlig nödradiosändare (*Personal Locator Beacon*, PLB), som bärs av en besättningsmedlem eller uppdragsspecialist.
- c) Nödradiosändare (ELT), oavsett typ, och personliga nödradiosändare (PLB) ska kunna sända på 121,5 MHz och 406 MHz samtidigt.

#### SPO.IDE.H.195 Flygning över vatten – icke-komplexa motordrivna helikoptrar

- a) Helikoptrar ska vara utrustade med flytvästar för varje person ombord, vilka ska bäras eller vara placerade så att de är lätt åtkomliga för den avsedda personen från hans eller hennes sittplats eller tjänstgöringsplats vid
1. flygning över vatten utanför autorotationsavstånd från land, och där helikoptern vid ett motorbortfall på den kritiska motorn inte kan bibehålla planflykt,

2. flygning över vatten på ett avstånd från land som motsvarar mer än tio minuters flygtid i normal marschfart, och där helikoptern vid ett motorbortfall på en kritisk motor kan bibehålla planflykt, eller
  3. start eller landning på en flygplats eller utlandningsplats där start- eller inflygningsvägen är förlagd över vatten.
- b) Varje flytväst ska vara utrustad med en anordning för elektrisk belysning för att underlätta lokalisering av personer.
- c) Befälhavaren på en helikopter som används över vatten på ett avstånd från land överstigande det minsta av ett avstånd motsvarande 30 minuters flygning vid normal marschfart eller 50 NM ska fastställa riskerna för att personerna i helikoptern inte skulle överleva en eventuell nödlandning på vatten och på grundval därav fastställa om helikoptern ska medföra
1. utrustning för att skicka nödsignaler,
  2. räddningsflottar i tillräckligt antal för att medföra samtliga personer ombord, förvarade så att de är lätt åtkomliga i en nödsituation, och
  3. livräddningsutrustning med livsuppehållande hjälpmedel, som är lämplig för den flygning som ska genomföras.
- d) Befälhavaren ska fastställa riskerna för att personerna i helikoptern inte skulle överleva en nödlandning på vatten när han eller hon fattar beslut om de flytvästar som krävs enligt punkt a ska bäras av samtliga personer i helikoptern.

#### **SPO.IDE.H.197 Flytvästar – komplexa motordrivna helikoptrar**

- a) Helikoptrar ska vara utrustade med flytvästar för varje person ombord, vilka ska bäras eller vara placerade så att de är lätt åtkomliga för den avsedda personen från hans eller hennes sittplats eller tjänstgöringsplats vid
1. flygning över vatten på ett avstånd från land som motsvarar mer än tio minuters flygtid i normal marschfart, och där helikoptern vid ett motorbortfall på den kritiska motorn kan bibehålla planflykt,
  2. flygning över vatten utanför autorotationsavstånd från land, och där helikoptern vid ett motorbortfall på den kritiska motorn inte kan bibehålla planflykt, eller
  3. start eller landning på en flygplats eller utlandningsplats där start- eller inflygningsvägen ligger över vatten på ett sådant sätt att en nödlandning på vatten är sannolik vid en incident.
- b) Varje flytväst ska vara utrustad med en anordning för elektrisk belysning för att underlätta lokalisering av personer.

#### **SPO.IDE.H.198 Överlevnadsdräkter – komplexa motordrivna helikoptrar**

Varje person ombord ska bära överlevnadsdräkt

- a) vid flygning över vatten som stöd vid verksamhet till havs på ett avstånd från land som motsvarar mer än tio minuters flygtid i normal marschfart, och där helikoptern vid ett motorbortfall på den kritiska motorn kan bibehålla planflykt, om
1. väderrapporter eller prognoser som är tillgängliga för befälhavaren anger att havstemperaturen kommer att ligga under 10 °C under flygningen, eller
  2. den beräknade räddningstiden överskrider den beräknade överlevnadstiden, eller

- b) om befälhavaren bestämmer detta på grundval av en riskbedömning som beaktar följande:
1. Helikoptern flygs över vatten utanför autorotationsavstånd eller säkert nödlandningsavstånd från land, där helikoptern vid ett motorbortfall på den kritiska motorn inte kan bibehålla planflykt.
  2. Väderrapporter eller prognoser som är tillgängliga för befälhavaren anger att havstemperaturen kommer att ligga under 10 °C under flygningen.

**SPO.IDE.H.199 Livbåtar, nödradiosändare för överlevnad och överlevnadsutrustning för utsträckt flygning över vatten – komplexa motordrivna helikoptrar**

Helikoptrar som används

- a) vid flygning över vatten på ett avstånd från land som motsvarar mer än tio minuters flygtid i normal marschfart, och där helikoptern vid ett motorbortfall på den kritiska motorn kan bibehålla planflykt, eller
- b) vid flygning över vatten på ett avstånd som motsvarar mer än tre minuters flygtid i normal marschfart, där helikoptern vid ett motorbortfall på den kritiska motorn inte kan bibehålla planflykt, och om det beslutas av befälhavaren genom en riskbedömning, ska vara utrustade med
  1. minst en livbåt med en nominell kapacitet som inte är mindre än det högsta antalet personer ombord, förvarad så att den ska vara lätt att tillgå vid en nödsituation,
  2. minst en nödradiosändare för överlevnad (ELT(S)) för varje livflotte, och
  3. livräddningsutrustning med livsuppehållande hjälpmedel, som är lämplig för den flygning som ska genomföras.

**SPO.IDE.H.200 Överlevnadsutrustning**

Helikoptrar som används över områden där flygräddning skulle vara särskilt svår att genomföra ska vara utrustade med

- a) utrustning för att sända nödsignaler,
- b) minst en nödradiosändare för överlevnad (ELT(S)), och
- c) ytterligare överlevnadsutrustning för den väg som ska flygas med hänsyn till antalet personer ombord.

**SPO.IDE.H.201 Tilläggskrav för helikoptrar som utför verksamhet till havs i ett ogynnsamt havsområde – komplexa motordrivna helikoptrar**

Helikoptrar som används i verksamhet till havs i ett ogynnsamt havsområde och på ett avstånd från land som motsvarar mer än tio minuters flygtid i normal marschfart, ska uppfylla följande krav:

- a) Alla besättningsmedlemmar och uppdragsspecialister ska bära en överlevnadsdräkt när väderrapporter eller prognoser som är tillgängliga för befälhavaren visar att havstemperaturen kommer att vara lägre än 10 °C under flygningen, eller när bedömd räddningstid överstiger beräknad överlevnadstid, eller när flygningen är planerad att utföras under mörker.
- b) Alla livbåtar som medförs i enlighet med SPO.IDE.H.199 ska vara placerade för att kunna användas vid de havsförhållanden under vilka helikopterns nödlandning på vatten, flytförmåga och trimegenskaper utprovades för att uppfylla certifieringskraven för nödlandning.
- c) Helikoptern ska vara utrustad med ett nödbelysningsystem med oberoende kraftförsörjning som kan ge allmän kabinbelysning för att underlätta evakuering av helikoptern.

- d) Alla nödutgångar, inklusive nödutgångar för besättningen, och dess öppningsanordningar ska vara tydligt markerade för att ge vägledning åt de ombordvarande vid användning av utgångarna i dagsljus eller i mörker. Sådana markeringar ska utformas så att de förblir synliga även om helikoptern kapsejsar och kabinen hamnar under vatten.
- e) Alla icke avkastbara dörrar som är avsedda som nödutgångar vid nödlandning på vatten ska ha en anordning för att säkra dem i öppet läge så att de inte hindrar de ombordvarande från att lämna helikoptern under alla havsförhållanden inklusive de som maximalt krävs då nödlandning på vatten och flytförmåga utvärderas.
- f) Alla dörrar, fönster eller andra öppningar i kabinutrymmet som är avsedda att användas för utrymning under vatten ska vara utrustade för att kunna användas i en nödsituation.
- g) Uppdragsspecialister och besättningsmedlemmar för vilkas användning flytväst tillhandahålls ska alltid bära flytväst, såvida de inte bär integrerade överlevnadsdräkter som uppfyller de kombinerade krav som ställs på överlevnadsdräkt och flytväst.

#### **SPO.IDE.H.202 Helikoptrar certifierade för verksamhet på vatten – diverse utrustning**

Helikoptrar som är certifierade för att användas över vatten ska vara utrustade med

- a) ett drivankare och annan utrustning som behövs för att underlätta förtöjning, förankring eller manövrering av helikoptern på vatten som lämpar sig för helikopterns storlek, vikt och flygegenskaper, och
- b) utrustning för att i tillämpliga fall avge de ljudsignaler som är föreskrivna i de internationella bestämmelserna för att förhindra kollisioner till sjöss.

#### **SPO.IDE.H.203 Alla helikoptrar vid flygning över vatten – nödlandning på vatten**

Komplexa motordrivna helikoptrar som används vid flygning över vatten i ogynnsam miljö på ett avstånd från land som motsvarar mer än 10 minuters flygtid med normal marschfart samt icke-komplexa motordrivna helikoptrar som flyger över vatten i ogynnsam miljö på ett avstånd från land som överstiger 50 NM ska vara

- a) konstruerade för landning på vatten i enlighet med gällande luftvärdighetsbestämmelse,
- b) certifierade för nödlandning på vatten i enlighet med gällande luftvärdighetsbestämmelse, eller
- c) utrustade med nödflytutrustning.

#### **SPO.IDE.H.205 Individuell skyddsutrustning**

Varje person ombord ska bära individuell skyddsutrustning som är lämplig för den typ av verksamhet som genomförs.

#### **SPO.IDE.H.210 Headset**

När det krävs ett radiokommunikations- och/eller radionavigeringssystem ska helikoptrar vara utrustade med ett headset med bommikrofon eller motsvarande och en sändningstangent på styrorganen vid den tilldelade tjänstgöringsplatsen för varje pilot, besättningsmedlem och/eller uppdragsspecialist som krävs.

#### **SPO.IDE.H.215 Radiokommunikationsutrustning**

- a) Helikoptrar som brukas enligt instrumentflygregler (IFR) eller under mörker, eller när så krävs enligt gällande luft-rumskrav, ska vara utrustade med radiokommunikationsutrustning som, under normala utsändningsförhållanden, ska kunna
  1. genomföra tvåvägskommunikation för flygplatskontroller,
  2. ta emot meteorologisk information,

3. genomföra tvåvägskommunikation när som helst under flygning med de flygradiostationer och på de frekvenser som föreskrivs av den behöriga myndigheten, och
  4. möjliggöra kommunikation på nödfrekvensen för luftfart 121,5 MHz.
- b) När det krävs flera kommunikationsenheter ska varje enhet vara oberoende av den eller de andra, så att ett fel på en enhet inte leder till ett fel på någon annan enhet.
- c) När ett radiokommunikationssystem krävs, och utöver det internkommunikationssystem för flygbesättningen som krävs i SPO.IDE.H.135, ska helikoptrar vara utrustade med en sändningstangent på styrorganen vid den tilldelade tjänstgöringsplatsen för varje pilot och besättningsmedlem som krävs.

#### **SPO.IDE.H.220 Navigationsutrustning**

- a) Helikoptrar ska vara utrustade med navigationsutrustning som gör det möjligt att färdas i enlighet med
1. ATS-färdplanen, i tillämpliga fall, och
  2. gällande luftrumskrav.
- b) Helikoptrar ska ha tillräcklig navigationsutrustning för att, om det skulle uppstå fel i någon del av utrustningen under någon fas av flygningen, säkerställa att resterande utrustning medger säker navigering i enlighet med punkt a eller en lämplig och säkert genomförd beredskapsåtgärd.
- c) Helikoptrar som används för flygningar där landningen är avsedd att ske under instrumentväderförhållanden (IMC) ska vara utrustade med navigationsutrustning som kan ge vägledning till en punkt varifrån visuell landning kan utföras. Utrustningen ska kunna ge sådan vägledning för varje flygplats vid vilken avsikten är att landa under IMC och för alla utvalda alternativflygplatser.

#### **SPO.IDE.H.225 Transponder**

Om det krävs för det luftrum som används ska helikoptern vara utrustad med en SSR-transponder (*Secondary Surveillance Radar*) med all den nödvändiga kapaciteten.

### AVSNITT 3

#### **Segelflygplan**

#### **SPO.IDE.S.100 Instrument och utrustning – allmänt**

- a) Instrument och utrustning som krävs enligt detta kapitel ska godkännas i enlighet med gällande luftvärdighetskrav om de
1. används av flygbesättningen för att kontrollera flygbanan,
  2. används för att uppfylla kraven i SPO.IDE.S.145,
  3. används för att uppfylla kraven i SPO.IDE.S.150, eller
  4. har installerats i segelflygplanet.
- b) För följande utrustning, när den krävs enligt detta kapitel, behövs inget utrustningsgodkännande:
1. Handlampa.

2. Precisionsur.
  3. Överlevnads- och signalutrustning.
- c) När det gäller instrument och utrustning som inte krävs enligt detta kapitel samt annan utrustning som inte krävs enligt andra tillämpliga bilagor, men som medförs under flygningen, ska följande gälla:
1. Information som erhålls från dessa instrument och tillbehör eller denna utrustning får inte användas av flygbesättningen för att uppfylla kraven i bilaga I till förordning (EG) nr 216/2008.
  2. Instrumenten och utrustningen får inte påverka segelflygplanets luftvärdighet, inte ens vid fel eller störningar.
- d) Instrument och utrustning ska vara lätta att använda eller nå från tjänstgöringsplatsen för de flygbesättningsmedlemmar som behöver använda dem.
- e) All erforderlig nödutrustning ska vara lätt att nå för omedelbar användning.

#### **SPO.IDE.S.105 Minimiutrustning för flygning**

En flygning får inte påbörjas om ett instrument, en utrustningsdel eller en funktion i segelflygplanet som krävs för den avsedda flygningen inte fungerar eller saknas, om inte

- a) segelflygplanet används enligt minimiutrustningslistan (MEL), om en sådan upprättats, eller
- b) segelflygplanet omfattas av ett flygtillstånd som utfärdats i enlighet med gällande luftvärdighetskrav.

#### **SPO.IDE.S.115 Verksamhet enligt visuelflygregler (VFR) – flyg- och navigeringsinstrument**

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

1. För motordrivna segelflygplan: magnetisk kurs.
2. Tid i timmar, minuter och sekunder.
3. Tryckhöjd.
4. Indikerad fart.

b) Segelflygplan som används under omständigheter där segelflygplanets önskade attityd inte kan bibehållas utan bruk av ett eller flera ytterligare instrument ska uppfylla kraven i punkt a och dessutom vara försedda med utrustning för att mäta och visa följande:

1. Vertikalhastighet.
2. Attityd eller sväng och glid.
3. Magnetisk kurs.

#### **SPO.IDE.S.120 Flygning i moln – flyg- och navigeringsinstrument**

Segelflygplan som utför flygning i moln ska vara försedda med utrustning för att mäta och visa följande:

- a) Magnetisk kurs.

- b) Tid i timmar, minuter och sekunder.
- c) Tryckhöjd.
- d) Indikerad fart.
- e) Vertikalhastighet.
- f) Attityd eller sväng och glid.

#### **SPO.IDE.S.125 Säten och fasthållningssystem**

- a) Segelflygplan ska vara utrustade med
  - 1. en sittplats för varje person ombord, och
  - 2. ett säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen för varje sittplats enligt flyghandboken (AFM).
- b) Ett säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen ska ha en enpunktsmekanism för frigöring.

#### **SPO.IDE.S.130 Extra syrgas**

Segelflygplan som används på tryckhöjder över 10 000 fot ska vara utrustade med ett system för lagring och fördelning av syrgas som innehåller tillräckligt mycket andningssyrgas för att försörja

- a) besättningsmedlemmarna för de perioder överstigande 30 minuter när tryckhöjden kommer att ligga mellan 10 000 fot och 13 000 fot, och
- b) alla besättningsmedlemmar och uppdragsspecialister för de perioder när tryckhöjden kommer att ligga över 13 000 fot.

#### **SPO.IDE.S.135 Flygning över vatten**

Befälhavaren för ett segelflygplan som används över vatten ska fastställa riskerna för att personerna i segelflygplanet inte skulle överleva en eventuell nödlandning på vatten och på grundval därav fastställa om segelflygplanet ska medföra

- a) en flytväst eller motsvarande individuellt flythjälpmiddel för varje person ombord, som ska bäras eller förvaras på en plats som är lätt åtkomlig från sittplatsen för den avsedda personen,
- b) en nödradiosändare (ELT) eller en personlig nödradiosändare (*Personal Locator Beacon*, PLB), som bärs av en besättningsmedlem eller uppdragsspecialist och som kan sända samtidigt på 121,5 MHz och 406 MHz, och
- c) utrustning för att sända nödsignaler om segelflygplanet används för flygning
  - 1. över vatten bortom glidavstånd från land, eller
  - 2. där start- eller inflygningsvägen ligger över vatten på ett sådant sätt att en nödlandning på vatten är sannolik vid en incident.

#### **SPO.IDE.S.140 Överlevnadsutrustning**

Segelflygplan som används över områden där flygräddning skulle vara särskilt svår att genomföra ska vara utrustade med sådana signalanordningar och sådan livräddningsutrustning som lämpar sig för det område som ska överflygas.

**SPO.IDE.S.145 Radiokommunikationsutrustning**

- a) Om det krävs i det luftrum som används ska segelflygplan vara försedda med utrustning för radiokommunikation som kan utföra tvåvägskommunikation med de flygradiostationer eller på de frekvenser som krävs för att uppfylla luftrumets krav.
- b) Utrustningen för radiokommunikation, om sådan krävs enligt punkt a, ska möjliggöra kommunikation på nödfrekvensen för luftfart 121,5 MHz.

**SPO.IDE.S.150 Navigationsutrustning**

Segelflygplan ska vara utrustade med den navigationsutrustning som krävs för att de ska kunna användas enligt

- a) ATS-färdplanen, i tillämpliga fall, och
- b) gällande luftrumskrav.

**SPO.IDE.S.155 Transponder**

Om det krävs för det luftrum som används ska segelflygplanet vara utrustat med en SSR-transponder (*Secondary Surveillance Radar*) med all den nödvändiga kapaciteten.

## AVSNITT 4

**Ballonger****SPO.IDE.B.100 Instrument och utrustning – allmänt**

- a) Instrument och utrustning som krävs enligt detta kapitel ska godkännas enlighet med gällande luftvärdighetskrav om de
  1. används av flygbesättningen för att bestämma flygbanan,
  2. används för att uppfylla kraven i SPO.IDE.B.145, eller
  3. har installerats i ballongen.
- b) För följande utrustning, när den krävs enligt detta kapitel, behövs inget utrustningsgodkännande:
  1. Handlampa.
  2. Precisionsur.
  3. Första hjälpen-låda.
  4. Överlevnads- och signalutrustning.
- c) När det gäller instrument och utrustning som inte krävs enligt detta kapitel samt annan utrustning som inte krävs enligt andra tillämpliga bilagor, men som medförs under flygningen, ska följande gälla:
  1. Information som erhålls från dessa instrument och tillbehör eller denna utrustning får inte användas av flygbesättningen för att uppfylla kraven i bilaga I till förordning (EG) nr 216/2008.
  2. Instrumenten och utrustningen får inte påverka ballongens luftvärdighet, inte ens vid fel eller störningar.



- d) Instrumenten och utrustningen ska vara lätta att använda eller nå från den tilldelade tjänstgöringsplatsen för den flygbesättningsmedlem som behöver använda dem.
- e) All erforderlig nödutrustning ska vara lätt att nå för omedelbar användning.

#### **SPO.IDE.B.105 Minimiutrustning för flygning**

En flygning får inte påbörjas om ett instrument, en utrustningsdel eller en funktion i ballongen som krävs för den avsedda flygningen inte fungerar, om inte

- a) ballongen används enligt minimiutrustningslistan (MEL), om en sådan upprättats, eller
- b) ballongen omfattas av ett flygtillstånd som utfärdats i enlighet med gällande luftvärdighetskrav.

#### **SPO.IDE.B.110 Ballongljus**

Ballonger som brukas under mörker ska vara utrustade med

- a) kollisionsvarningsljus,
- b) en anordning för att ge tillräcklig belysning åt samtliga instrument och utrustningar som krävs för en säker drift av ballongen,
- c) en handlampa.

#### **SPO.IDE.B.115 Verksamhet enligt visuelflygregler (VFR) – flyg- och navigeringsinstrument samt tillhörande utrustning**

Ballonger som brukas enligt VFR under dager ska vara utrustade med följande:

- a) En anordning för att ange färdriktningen.
- b) En anordning för att mäta och visa
  1. tid i timmar, minuter och sekunder,
  2. vertikalhastighet, om detta krävs enligt flyghandboken (AFM), och
  3. tryckhöjd, om det krävs enligt flyghandboken (AFM) eller luftrummetts krav eller om höjden måste kontrolleras för användningen av syrgas.

#### **SPO.IDE.B.120 Första hjälpen-låda**

- a) Ballonger ska vara utrustade med en första hjälpen-låda.
- b) Första hjälpen-lådor ska
  1. vara lätt åtkomliga för användning, och
  2. upprätthållas i bruksvärdigt skick.

#### **SPO.IDE.B.121 Extra syrgas**

Ballonger som används på tryckhöjder över 10 000 fot ska vara utrustade med ett system för lagring och fördelning av syrgas som innehåller tillräckligt mycket andningssyrgas för att försörja

- a) besättningsmedlemmarna för de perioder överstigande 30 minuter när tryckhöjden kommer att ligga mellan 10 000 fot och 13 000 fot, och

- b) alla besättningsmedlemmar och uppdragsspecialister för de perioder när tryckhöjden kommer att ligga över 13 000 fot.

#### **SPO.IDE.B.125 Handbrandsläckare**

Varmluftsbaljonger ska vara utrustade med minst en handbrandsläckare, om detta krävs enligt tillämpliga certifierings-specifikationer.

#### **SPO.IDE.B.130 Flygning över vatten**

Befälhavaren för en ballong som används över vatten ska fastställa riskerna för att personerna i ballongen inte skulle överleva en eventuell nödlandning på vatten och på grundval därav fastställa om ballongen ska medföra

- a) en flytväst för varje person ombord, som ska bäras eller förvaras på en plats som är lätt åtkomlig från tjänstgöringsplatsen för den avsedda personen,
- b) en nödradiosändare (ELT) eller en personlig nödradiosändare (*Personal Locator Beacon*, PLB), som bärs av en besättningsmedlem eller uppdragsspecialist och som kan sända samtidigt på 121,5 MHz och 406 MHz, och
- c) utrustning för att skicka nödsignaler.

#### **SPO.IDE.B.135 Överlevnadsutrustning**

Ballonger som används över områden där flygräddning skulle vara särskilt svår att genomföra ska vara utrustade med sådana signalanordningar och sådan livräddningsutrustning som lämpar sig för det område som ska överflygas.

#### **SPO.IDE.B.140 Diverse utrustning**

Ballonger ska vara utrustade med skyddshandskar för samtliga besättningsmedlemmar.

- a) Varmluftsbaljonger ska vara utrustade med

1. en alternativ tändningskälla,
2. en anordning för att mäta och visa bränslemängden,
3. en brandfilt eller ett brandsäkert täcke, och
4. en släplina som är minst 25 m lång.

- b) Gasballonger ska vara utrustade med

1. en kniv, och
2. en släplina som är minst 20 m lång och gjord av naturfibrer eller elektrostatiskt ledande material.

#### **SPO.IDE.B.145 Radiokommunikationsutrustning**

- a) Om det krävs i det luftrum som används ska ballonger vara försedda med utrustning för radiokommunikation som kan utföra tvåvägskommunikation med de flygradiostationer eller på de frekvenser som krävs för att uppfylla luftrumets krav.

- b) Utrustningen för radiokommunikation, om sådan krävs enligt punkt a, ska möjliggöra kommunikation på nödfrekvensen för luftfart 121,5 MHz.

#### **SPO.IDE.B.150 Transponder**

Om det krävs för det luftrum som används ska ballongen vara utrustad med en SSR-transponder (*Secondary Surveillance Radar*) med all den nödvändiga kapaciteten.

### KAPITEL E

#### SÄRSKILDA KRAV

##### AVSNITT 1

#### **Helikopterverksamhet med yttre hängande last (HESLO)**

##### **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 utbildning för besättningsmedlemmarnas och uppdragsspecialisternas uppgifter samt kompetens hos och utnämning av personer som tillhandahåller sådan utbildning till besättningsmedlemmar och uppdragsspecialister.
- d) Besättningsmedlemmars och uppdragsspecialisters ansvar och uppgifter.
- e) Prestandakriterier som måste vara uppfyllda om HESLO-verksamhet ska utföras.
- f) Normala och onormala förfaranden samt nödförfaranden.

##### **SPO.SPEC.HESLO.105 Särskild HESLO-utrustning**

Helikoptern ska vara utrustad med minst

- a) en lastsäkerhetspegel eller alternativ anordning för att se kroken/krokarna eller lasten,
- b) en lastväg, såvida det inte finns någon annan metod för att fastställa lastens vikt.

##### **SPO.SPEC.HESLO.110 Transport av farligt gods**

En operatör som transporterar farligt gods till eller från obemannade start- och landningsplatser eller avlägsna platser ska ansöka hos den behöriga myndigheten om ett undantag från bestämmelserna i *Technical Instructions* om de avser att inte uppfylla kraven i dessa.

### AVSNITT 2

#### **Verksamhet med mänsklig last utanför kabinutrymme (HEC)**

##### **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 utbildning för besättningsmedlemmarnas och uppdragsspecialisternas uppgifter samt kompetens hos och utnämning av personer som tillhandahåller sådan utbildning till besättningsmedlemmar och uppdragsspecialister.
- d) Besättningsmedlemmars och uppdragsspecialisters ansvar och uppgifter.
- e) Prestandakriterier som måste vara uppfyllda för att HEC-verksamhet ska få utföras.
- f) Normala och onormala förfaranden samt nödförfaranden.

#### **SPO.SPEC.HEC.105 Specifik utrustning för verksamhet med mänsklig last utanför kabinutrymme (HEC)**

- a) Helikoptrar ska vara utrustade med följande:
  - 1. Utrustning för vinschoperationer eller lastkrok.
  - 2. En lastsäkerhetspegel eller alternativ anordning för att se kroken.
  - 3. En lastvåg, om det inte finns någon annan metod för att fastställa lastens vikt.
- b) Installation av all vinsch- och lastkroksutrustning samt varje efterföljande modifiering ska ha ett luftvärdighetsgodkännande som är tillämpligt för den avsedda verksamheten.

#### AVSNITT 3

#### **Fallskärmsverksamhet (PAR)**

#### **SPO.SPEC.PAR.100 Operativa standardförfaranden**

De operativa standardförfarandena för PAR 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 utbildning för besättningsmedlemmarnas och uppdragsspecialisternas uppgifter samt kompetens hos och utnämning av personer som tillhandahåller sådan utbildning till besättningsmedlemmar och uppdragsspecialister.
- d) Besättningsmedlemmars och uppdragsspecialisters ansvar och uppgifter.
- e) Prestandakriterier som måste vara uppfyllda om fallskärmsverksamhet ska utföras.
- f) Normala och onormala förfaranden samt nödförfaranden.

#### **SPO.SPEC.PAR.105 Befordran av besättningsmedlemmar och uppdragsspecialister**

Det krav som fastställs i SPO.GEN.106 c avseende uppdragsspecialisters ansvar är inte tillämpligt på uppdragsspecialister som utför fallskärmsbhop.

#### **SPO.SPEC.PAR.110 Sittplatser**

Trots vad som sägs i SPO.IDE.A.160 a och SPO.IDE.H.160 a.1 får golvet i luftfartyget användas som sittplats, förutsatt att det finns anordningar för uppdragsspecialisten att hålla eller spänna fast sig med.

**SPO.SPEC.PAR.115 Extra syrgas**

Trots vad som sägs i SPO.OP.195 a är kravet att använda extra syrgas inte tillämpligt på andra besättningsmedlemmar än befälhavaren och på uppdragsspecialister som utför uppgifter som är väsentliga för den specialiserade uppgiften när kabinhöjden

- a) överstiger 13 000 fot under en period av högst 6 minuter, eller
- b) överstiger 15 000 fot under en period av högst 3 minuter.

**SPO.SPEC.PAR.120 Flygning över vatten**

Vid transport av fler än 6 personer ska befälhavaren för en ballong som används över vatten fastställa risken för att personerna i ballongen inte skulle överleva en nödlandning på vatten och på grundval av den bedömningen avgöra om en nödradiosändare (ELT) som kan sända samtidigt på 121,5 MHz och 406 MHz ska medföras.

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

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

## AVSNITT 4

**Avancerad flygning (ABF)****SPO.SPEC.ABF.100 Operativa standardförfaranden**

De operativa standardförfarandena för ABF 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 utbildning för besättningsmedlemmarnas och uppdragsspecialisternas uppgifter samt kompetens hos och utnämning av personer som tillhandahåller sådan utbildning till besättningsmedlemmar och uppdragsspecialister.
- d) Besättningsmedlemmars och uppdragsspecialisters ansvar och uppgifter.
- e) Prestandakriterier som måste vara uppfyllda om avancerad flygning ska utföras.
- f) Normala och onormala förfaranden samt nödförfaranden.

**SPO.SPEC.ABF.105 Handlingar, handböcker och information som ska medföras**

Följande handlingar som anges i SPO.GEN.140 a behöver inte medföras under avancerad flygning:

- a) Uppgifter om den inlämnade ATS-färdplanen, i tillämpliga fall.
- b) Aktuella och lämpliga flygkartor för den föreslagna flygvägen/det föreslagna flygområdet och alla flygvägar som man rimligtvis kan tänka sig att flygningen kan omdirigeras till.
- c) Förfaranden och information om visuella signaler som ska användas av ingripande luftfartyg och luftfartyg som är föremål för ingripande.
- d) Information om flygräddningstjänst för området för den avsedda flygningen.

**SPO.SPEC.ABF.115 Utrustning**

Följande utrustningskrav behöver inte tillämpas på avancerad flygning:

- a) Första hjälpen-låda enligt SPO.IDE.A.165 och SPO.IDE.H.165.
  - b) Handbrandsläckare enligt SPO.IDE.A.180 och SPO.IDE.H.180.
  - c) Nödradiosändare eller personliga nödradiosändare, enligt SPO.IDE.A.190 och SPO.IDE.H.190.”
-