

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) 2016/1199**av den 22 juli 2016****om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 vad gäller operativt godkännande av prestandabaserad navigering, certifiering av och tillsyn över leverantörer av datatjänster och helikopterverksamhet till havs, och om rättelse av den förordningen**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

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

av följande skäl:

- (1) I kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 ⁽²⁾ fastställs villkor för säker drift av luftfartyg.
- (2) Felaktiga flygdata eller felaktig flyginformation som matas in i flygburna luftfartygssystem kan utgöra betydande risker för flygsäkerheten. Det bör därför säkerställas att leverantörer av datatjänster bearbetar flygdata och flyginformation på ett sätt som garanterar uppgifternas kvalitet och uppfyller de krav som fastställts av luftfartygstillverkare för slutanvändarnas avsedda användning av lufterummet.
- (3) Förordning (EU) nr 965/2012 kräver ett särskilt godkännande för all verksamhet med prestandabaserad navigering (PBN), med undantag för vissa grundläggande navigeringsmetoder. De fall som kräver särskilt godkännande bör minskas betydligt för att lindra den onödiga ekonomiska och administrativa bördan för operatörerna inom allmänflyget, med beaktande av den erfarenhet och mognad som redan uppnåtts i inflygningsprocedurer med användning av det globala systemet för satellitnavigering (GNSS), och i syfte att säkerställa överensstämmelse med de senaste internationella säkerhetsnormerna.
- (4) I syfte att göra det lättare för operatörerna att följa de regler som rör transport av farligt gods samt de regler som rör fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen på flygbesättningssäten och på passagerarsäten i vissa små flygplan, och således för att förbättra säkerheten, är det nödvändigt att anpassa dessa regler till verksamhetstypen och till komplexiteten hos luftfartyg som används.
- (5) Enligt förordning (EU) nr 965/2012 ska vissa små icke-kommersiella operatörer upprätta ett ledningssystem inom sin organisation eftersom de brukar komplexa motordrivna luftfartyg. I vissa fall, t.ex. i icke-kommersiell verksamhet med lätta tvåmotoriga turbopropflygplan, kan dessa operatörer emellertid ha svårigheter med att genomföra de krav avseende ledningssystem som återfinns i bilaga III till den förordningen. Eftersom de ansträngningar som krävs av sådana operatörer för att följa kraven inte står i proportion till de fördelar som genomförandet av dessa krav medför för säkerheten i deras verksamhet bör dessa operatörer undantas från tillämpningsområdet för bilaga VI till förordning (EU) nr 965/2012 och, i stället, ges möjlighet att tillämpa kraven i bilaga VII till förordningen. För konsekvensens skull bör utbildningsorganisationer som bedriver flygutbildning på samma lätta tvåmotoriga turbopropflygplan också ges möjlighet att tillämpa kraven i bilaga VII till förordningen.
- (6) Enligt bilaga VII till förordning (EU) nr 965/2012 ska syrgas medföras och användas vid flygning över en fastställd tryckhöjd. På grundval av principen om riskdifferentiering, varvid det lagstadgade skyddet för berörda parter ligger på en nivå som är beroende av deras förmåga att bedöma och bemästra risker, bör behovet av syrgas i flygplan utan tryckkabin som används i icke-kommersiell verksamhet bestämmas av piloten i sådana luftfartyg, med beaktande av vissa objektiva faktorer.

⁽¹⁾ EUT L 79, 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1).

- (7) Helikopterverksamhet till havs (HOFO) medför vissa specifika säkerhetsrisker som inte i tillräcklig grad täcks av förordning (EU) nr 965/2012 i dess nuvarande lydelse. Vissa medlemsstater antar därför ytterligare krav, inbegripet obligatorisk användning av ny teknik, för att minska sådana risker och upprätthålla säkerhetsnivåerna. För att garantera att säkerhetsmålen i förordning (EG) nr 216/2008 uppnås och i syfte att garantera lika konkurrensvillkor för lufttrafikföretag, bör gemensamma säkerhetsåtgärder fastställas på unionsnivå, med beaktande av erfarenheter på nationell nivå samt utvecklingen inom sektorn för helikopterverksamhet till havs.
- (8) Vissa redaktionella fel som leder till svårigheter vid genomförandet har också konstaterats i förordning (EU) nr 965/2012.
- (9) Förordning (EU) nr 965/2012 bör därför ändras och rättas i enlighet med detta.
- (10) Det är nödvändigt att ge de berörda operatörerna och de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna tillräckligt med tid för att anpassa sig till de nya regler om flygdata, flyginformation och helikopterverksamhet till havs som föreskrivs i denna förordning.
- (11) Kommissionen avser att se över de regler avseende ballonger och segelflygplan som anges i förordning (EU) nr 965/2012, inom ramen för initiativet för enklare, lättare och bättre lagstiftning om civil luftfart. Det förberedande arbetet inför översynen pågår för närvarande. Tillämpningsdatumet för dessa regler bör därför nu ändras för att säkerställa att översynen kan slutföras och att dessa regler kan ändras vid behov innan de börjar tillämpas.
- (12) För att skapa rättslig klarhet och ett harmoniserat genomförande av de gemensamma kraven inom hela unionen bör det finnas fastställda tillämpningsdatum för dessa krav, antingen omedelbart efter ikraftträdandet eller vid en senare tidpunkt. De övergångsåtgärder och övergångsuppgifter som i vederbörlig ordning ska utföras av alla medlemsstater bör inkluderas i rättsakten i syfte att undvika rättsliga betänkligheter och rättslig osäkerhet. Möjligheten att använda undantagsklausuler såsom medges i vissa av kommissionens genomförandeförordningar inom området luftfartssäkerhet bör vara begränsad till vederbörligen motiverade fall, där det är absolut nödvändigt, och i stället bör ett förutsebart och öppet system användas. Det är därför absolut nödvändigt att förordning (EU) nr 965/2012 ändras för att ta hänsyn till dessa överväganden.
- (13) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning grundar sig på yttrandena ⁽¹⁾ från Europeiska byrån för luftfartssäkerhet i enlighet med artiklarna 17.2 b och 19.1 i förordning (EG) nr 216/2008.
- (14) 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 5.2 ska ändras på följande sätt:

a) Ordet "och" i slutet av punkt e stryks.

b) Följande punkt ska läggas till som punkt g:

"g) helikoptrar som används för verksamhet till havs (HOFO)."

⁽¹⁾ European Aviation Safety Agency Opinion No 02/2015 of 12.3.2015 for a Commission Regulation establishing technical requirements and operating procedures for the provision of data to airspace users for the purpose of air navigation; European Aviation Safety Agency Opinion No 03/2015 of 31.3.2015 for a Commission Regulation on revision of operational approval criteria for Performance Based Navigation (PBN); European Aviation Safety Agency Opinion No 04/2015 of 8.5.2015 for a Commission Regulation on specific approval for helicopter offshore operations.

2. Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Trots vad som sägs i artikel 5 får medlemsstaterna till och med den 30 juni 2018 fortsätta att kräva ett särskilt godkännande och ytterligare krav avseende operativa förfaranden, utrustning, besättningens kvalifikationer och utbildning för kommersiell flygtransport till havs med helikopter i enlighet med sin nationella lagstiftning. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen och byrån om de ytterligare krav som tillämpas på sådana särskilda godkännanden. Dessa krav får inte vara mindre stränga än de som anges i bilagorna III och IV.”

b) Punkt 7 ska utgå.

c) Följande punkter ska införas som punkterna 8 och 9:

”8. Med avvikelse från artikel 5.3 första meningen ska operatörer av komplexa motordrivna flygplan med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) på högst 5 700 kg, utrustade med turbopropmotorer, som deltar i icke-kommersiell verksamhet, bruka dessa luftfartyg endast i enlighet med bilaga VII.

9. Med avvikelse från artikel 5.5 a ska utbildningsorganisationer, när de bedriver flygutbildning på komplexa motordrivna flygplan med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) på högst 5 700 kg, utrustade med turbopropmotorer, bruka dessa luftfartyg i enlighet med bilaga VII.”

3. Artikel 10 ska ersättas med följande:

”Artikel 10

Ikraftträdande

1. 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 28 oktober 2012, med förbehåll för punkterna 2, 3, 4, 5 och 6 nedan.

2. Bilagorna II och VII ska tillämpas på icke-kommersiell verksamhet med ballonger och segelflygplan från och med den 25 augusti 2013, utom för medlemsstater som har beslutat att inte tillämpa dem, helt eller delvis, i enlighet med de bestämmelser som gällde vid tidpunkten för det beslutet och i den mån som de har beslutat att göra så. Dessa medlemsstater ska tillämpa bilagorna II och VII från och med den 8 april 2018 på icke-kommersiell verksamhet med ballonger och från och med den 8 april 2019 på icke-kommersiell verksamhet med segelflygplan eller från och med de datum som anges i deras beslut, allt efter omständigheterna.

3. Bilagorna II, III, VII och VIII ska tillämpas på specialiserad flygverksamhet med ballonger och segelflygplan från och med den 1 juli 2014, utom för medlemsstater som har beslutat att inte tillämpa dem, helt eller delvis, i enlighet med de bestämmelser som gällde vid tidpunkten för det beslutet och i den mån som de har beslutat att göra så. Dessa medlemsstater ska tillämpa bilagorna II, III, VII och VIII från och med den 8 april 2018 på specialiserad flygverksamhet med ballonger och från och med den 8 april 2019 på specialiserad flygverksamhet med segelflygplan eller från och med de datum som anges i deras beslut, allt efter omständigheterna.

4. Bilagorna II, III, VII och VIII ska tillämpas på specialiserad flygverksamhet med flygplan och helikoptrar från och med den 1 juli 2014, utom för medlemsstater som har beslutat att inte tillämpa dem, helt eller delvis, i enlighet med de bestämmelser som gällde vid tidpunkten för det beslutet och i den mån som de har beslutat att göra så. Dessa medlemsstater ska tillämpa bilagorna II, III, VII och VIII på specialiserad flygverksamhet med flygplan och helikoptrar från och med den 21 april 2017 eller från och med de datum som anges i deras beslut, allt efter omständigheterna.

5. Bilagorna II, III och IV ska tillämpas på följande:

a) Kommersiell flygtransport som börjar och slutar vid samma flygplats eller utelandningsplats med flygplan i prestandaklass B eller icke-komplexa helikoptrar från och med den 1 juli 2014, utom för medlemsstater som har beslutat att inte tillämpa dem, helt eller delvis, i enlighet med de bestämmelser som gällde vid tidpunkten för det beslutet och i den mån som de har beslutat att göra så. Dessa medlemsstater ska tillämpa bilagorna II, III och IV på kommersiell flygtransport som börjar och slutar vid samma flygplats eller utelandningsplats med flygplan i prestandaklass B eller icke-komplexa helikoptrar från och med den 21 april 2017 eller från och med de datum som anges i deras beslut, allt efter omständigheterna.

- b) Kommersiell flygtransport med ballonger och segelflygplan från och med den 1 juli 2014, utom för medlemsstater som har beslutat att inte tillämpa dem, helt eller delvis, i enlighet med de bestämmelser som gällde vid tidpunkten för det beslutet och i den mån som de har beslutat att göra så. Dessa medlemsstater ska tillämpa bilagorna II, III och IV från och med den 8 april 2018 på kommersiell flygtransport med ballonger, och från och med den 8 april 2019 på kommersiell flygtransport med segelflygplan eller från och med de datum som anges i deras beslut, allt efter omständigheterna.

6. Följande ska gälla under de perioder som anges i punkterna 2, 3, 4 och 5 i denna artikel, enligt vad som är tillämpligt:

- a) De behöriga myndigheterna ska, från och med det datum då kraven i denna förordning börjar gälla, vidta gradvisa och effektiva åtgärder för att följa dessa krav, däribland genom att anpassa sitt organisations- och ledningssystem, sin personalutbildning, sina förfaranden och handböcker och sitt tillsynsprogram.
- b) Operatörer ska anpassa sitt ledningssystem, sina utbildningsprogram, sina förfaranden och handböcker så att de är förenliga med kraven i denna förordning, beroende på vad som är relevant, senast det datum då dessa krav börjar gälla.
- c) Fram till det datum då de relevanta kraven i denna förordning börjar gälla ska medlemsstaterna fortsätta att utfärda, förnya eller modifiera certifikat, auktorisationer och godkännanden i enlighet med de regler som gäller före ikraftträdandet av dessa krav eller, när det gäller kommersiell flygtransport som börjar och slutar vid samma flygplats eller utelandningsplats med flygplan i prestandaklass B eller icke-komplexa helikoptrar, i enlighet med
- 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, för flygplan, och
- nationella krav, för helikoptrar.
- d) Certifikat, auktorisationer och godkännanden som utfärdats av medlemsstater före det datum då de relevanta kraven i denna förordning börjar gälla ska anses ha utfärdats i enlighet med de kraven. De ska emellertid ersättas med certifikat, auktorisationer och godkännanden, beroende på vad som är tillämpligt, som utfärdats i enlighet med denna förordning senast sex månader från det datum då de relevanta kraven i den börjar gälla.
- e) Operatörer som omfattas av en deklarationsskyldighet i enlighet med denna förordning ska lämna sina deklarationer senast det datum då de relevanta kraven i den börjar gälla.”

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

Artikel 2

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

1. I bilaga IV (Del-CAT), CAT.POL.A.240, ska punkt b.4 ersättas med följande:

”4. Flygbesättningen har tillägnat sig tillräckliga kunskaper om den sträcka som ska flygas och om de procedurer som ska användas i enlighet med kapitel FC i Del-ORO.”

2. I bilaga VII (Del-NCO) ska texten i NCO.GEN.103 ersättas med följande:

”Introduktionsflygningar som avses i artikel 6.4a 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) genomföras 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.”

Artikel 3

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

Den ska tillämpas från och med den 25 augusti 2016.

Emellertid gäller följande:

- a) Punkt 1 i artikel 1 och punkterna 1 a, 1 b, 1 c, 1 d, 2 c, 3 a, 3 e, 3 g, 3 m, 3 n, 3 o, 4 c, 5 d, 5 j, 5 k, 5 l, 7 d, 7 k och 7 l i bilagan ska tillämpas från och med den 1 juli 2018.
- b) Punkterna 3 l, 3 q, 5 i, 5 n, 6 k, 6 n, 7 j och 7 n i bilagan ska tillämpas från och med den 1 januari 2019.

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

Utfärdad i Bryssel den 22 juli 2016.

På kommissionens vägnar
Jean-Claude JUNKER
Ordförande

BILAGOR

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

(1) I bilaga I (Definitioner) ska följande ändras:

a) Punkt 69 ska ersättas med följande:

”69. *ogynnsam miljö (hostile environment)*:

a) En miljö i vilken

- i) en säker nödlandning inte kan utföras därför att ytan är olämplig,
- ii) de ombordvarande i helikoptern inte kan skyddas tillräckligt från väder och vind,
- iii) flygräddningstjänstens insatsmöjlighet/-förmåga inte är förenlig med den risk de ombordvarande utsätts för, eller
- iv) personer eller egendom på marken utsätts för en oacceptabel risk.

b) Följande områden under alla omständigheter:

- i) Vid flygning över vatten, havsområdena norr om 45N och söder om 45S, såvida inte någon del betecknas som gynnsam av den ansvariga myndigheten i den stat där flygningen sker.
- ii) De delar av tätbebyggt område som saknar områden för att genomföra en säker nödlandning.”

b) Punkt 86 ska ersättas med följande:

”86. *verksamhet till havs (offshore operations)*: helikopterverksamhet där en betydande del av alla flygningar sker över havsområden till eller från en plats till havs.”

c) Följande punkt 86 a ska införas:

”86a. *plats till havs (offshore location)*: en anläggning avsedd att användas för helikopterverksamhet belägen på en fast eller flytande offshore-struktur eller ett fartyg.”

d) Följande punkt 86b ska införas:

”86b. *havsområde (open sea area)*: vattenområde ut mot havet från kustlinjen.”

e) Följande punkt 103a ska införas:

”103a. *RNP-specifikation (required navigation performance (RNP) specification)*: navigeringsspecifikation för PBN-verksamhet som inbegriper ett krav på övervakning och varning ombord avseende navigeringsprestanda.”

(2) I bilaga II (Del-ARO) ska följande ändringar göras:

a) Följande punkt ska läggas till som ARO.OPS.240:

”ARO.OPS.240 Särskilt godkännande av RNP AR APCH

a) När sökanden har visat att kraven i SpA.PBN.105 efterlevs ska den behöriga myndigheten bevilja ett allmänt särskilt godkännande eller ett procedurspecifikt godkännande för RNP AR APCH.

b) Vid ett procedurspecifikt godkännande ska den behöriga myndigheten

- 1) förteckna de godkända instrumentflygningsprocedurerna vid vissa särskilda flygplatser i PBN-godkännandet,
- 2) skapa samordning med de behöriga myndigheterna för dessa flygplatser, om så är lämpligt, och
- 3) beakta eventuella lättnader som härrör från särskilda RNP AR APCH-godkännanden som redan utfärdats till sökanden.”

b) Tillägg II ska ersättas med följande:

"Tillägg II

DRIFTSSPECIFIKATIONER (med förbehåll för de godkända förhållandena i drifthandboken)				
Kontaktuppgifter för utfärdande myndighet Telefon ⁽¹⁾ : _____ Fax _____ E-post: _____				
AOC ⁽²⁾ : _____ Operatörens namn ⁽³⁾ : _____ Datum ⁽⁴⁾ : _____ Underskrift: _____ Verksam under beteckningen _____ Nummer på driftsspecifikationer _____				
Luftfartygsmodell ⁽⁵⁾ : _____ Registreringsbeteckningar ⁽⁶⁾ : _____				
Kommersiell verksamhet ☐				
Verksamhetsområde ⁽⁷⁾ : _____				
Särskilda begränsningar ⁽⁸⁾ : _____				
Särskilda godkännanden:	Ja	Nej	Specifikation ⁽⁹⁾	Anmärkningar
Farligt gods	☐	☐		
Verksamhet vid låga siktvärden			CAT ⁽¹⁰⁾	
Start			RVR ⁽¹¹⁾ : m	
Inflygning och landning	☐	☐	DA/H: ft RVR: m	
RVSM ⁽¹²⁾ ☐ Ej tillämpligt	☐	☐		
ETOPS ⁽¹³⁾ ☐ Ej tillämpligt	☐	☐	Maximal diversionstid ⁽¹⁴⁾ : min.	
Komplexa navigeringsspecifikationer för PBN-verksamhet ⁽¹⁵⁾	☐	☐		⁽¹⁶⁾
Minimikrav på navigeringsprestanda	☐	☐		
Helikopterverksamhet med NVIS-stöd	☐	☐		
HHO-verksamhet (vinschoperation utförd från helikopter)	☐	☐		
HEMS-verksamhet (ambulansflygning med helikopter)	☐	☐		

Helikopterverksamhet till havs	☐	☐		
Kabinbesättningsutbildning ⁽¹⁷⁾	☐	☐		
Utfärdande av kabinbesättningsintyg ⁽¹⁸⁾	☐	☐		
Fortsatt luftvärdighet	☐	☐	⁽¹⁹⁾	
Övriga ⁽²⁰⁾				

⁽¹⁾ Telefon- och faxnummer till den behöriga myndigheten, inklusive landsnummer. Ange e-postadress, om sådan finns att tillgå.

⁽²⁾ Här anges numret till det anknyttande drifttillståndet.

⁽³⁾ Här anges operatörens registrerade namn samt operatörens firmanamn, vid eventuell avvikelse. Ange "VUB" före firmanamnet. (Det står för "verksam under beteckningen".)

⁽⁴⁾ Utfärdandedatum för driftsspecifikationerna (dd-mm-åååå) och underskrift av den behöriga myndighetens representant.

⁽⁵⁾ Här anges Icao-beteckningen för luftfartygets fabrikat, modell och serie, eller övergripande serie, om det finns någon sådan beteckning för en serie (t.ex. Boeing-737-3K2 eller Boeing-777-232).

⁽⁶⁾ Registreringsbeteckningar anges antingen i driftsspecifikationerna eller i drifthandboken. I det sistnämnda fallet måste de relaterade driftsspecifikationerna innehålla en hänvisning till respektive sida i drifthandboken. Om inte alla särskilda godkännanden är tillämpliga för luftfartygsmodellen, kan luftfartygets registreringsbeteckningar anges i kolumnen "Anmärkningar" för respektive särskilda godkännande.

⁽⁷⁾ Här anges geografiskt område för tillåten operation (efter geografiska koordinater eller specifika sträckor, flyginformationsregion eller nations- eller regiongränser).

⁽⁸⁾ Här anges tillämpliga särskilda begränsningar (t.ex. endast visuelflygregler (VFR) och endast under dager).

⁽⁹⁾ Ange i denna kolumn de mest tillåtande kriterierna för varje godkännande eller godkännandetyp (med tillämpliga kriterier).

⁽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.

⁽¹¹⁾ Här anges lägsta godkända bansynvidd vid start i meter. En rad per godkännande får användas om olika godkännanden har beviljats.

⁽¹²⁾ Rutan "Ej tillämpligt" får endast kryssas för om luftfartygets maximala tjänstetopphöjd understiger FL290.

⁽¹³⁾ Långdistansflygning (ETOPS) gäller för närvarande endast för tvåmotoriga luftfartyg. Rutan "Ej tillämpligt" får därför kryssas för om luftfartygsmodellen har fler eller färre än två motorer.

⁽¹⁴⁾ Här får även tröskeldistans anges (i NM) samt motortyp.

⁽¹⁵⁾ Prestandabaserad navigering (PBN): en rad används för varje komplext särskilt PBN-godkännande (t.ex. RNP AR APCH), med tillämpliga begränsningar som anges i kolumnerna "Specifikationer" och/eller "Anmärkningar". Enskilda godkännanden av specifika RNP AR APCH-förfaranden får anges antingen i driftsspecifikationerna eller i drifthandboken. I det sistnämnda fallet bör de relaterade driftsspecifikationerna innehålla en hänvisning till respektive sida i drifthandboken.

⁽¹⁶⁾ Specificera om det särskilda godkännandet är begränsat till vissa banslut och/eller flygplatser.

⁽¹⁷⁾ Godkännande att genomföra den utbildning och det prov som ska utföras av sökande till ett kabinbesättningsintyg enligt bilaga V (Del-CC) till kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011.

⁽¹⁸⁾ Godkännande att utfärda kabinbesättningsintyg enligt bilaga V (Del-CC) till kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011.

⁽¹⁹⁾ Namnet på den person/organisation som är ansvarig för att säkerställa att luftfartygets fortsatta luftvärdighet upprätthålls samt en hänvisning till den bestämmelse som innehåller krav på sådant arbete, dvs. kapitel G i bilaga I (Del-M) till kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014.

⁽²⁰⁾ Här kan andra godkännanden eller upplysningar anges, med en rad (eller ett stycke med flera rader) för varje tillstånd (t.ex. kortlandningar, verksamhet med branta inflygningar, helikopterverksamhet med trafik till/från en flygplats av särskilt samhällsintresse (PIS), helikopterverksamhet över ogynnsam miljö belägen utanför ett tätbebyggt område, helikopterverksamhet utan kapacitet för säker nödlandning, verksamhet med ökade bankningsvinklar, maximal distans från en användbar flygplats för tvåmotoriga flygplan utan ETOPS-godkännande, luftfartyg som används för icke-kommersiell verksamhet).

Easa-blankett 139 utgåva 2"

c) Fotnot 6 till EASA-BLANKETT 140 i tillägg V ska ersättas med följande:

"⁽⁶⁾ Ange i denna kolumn godkända verksamheter, t.ex. farligt gods, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO."

(3) I bilaga IV (Del-CAT) ska följande ändras:

a) CAT.OP.MPA.120 ska utgå.

b) Följande punkt ska införas som CAT.OP.MPA.126:

"CAT.OP.MPA.126 Prestandabaserad navigering

När prestandabaserad navigering (PBN) krävs för den sträcka som ska flygas eller den procedur som ska tillämpas ska operatören säkerställa att

a) relevant navigeringsspecifikation för PBN anges i flyghandboken eller i något annat dokument som har godkänts av den certifierande myndigheten som en del av en luftvärdighetsbedömning eller som är baserat på ett sådant godkännande, och att

- b) luftfartyget drivs i enlighet med relevanta navigeringsspecifikationer och begränsningar i flyghandboken eller i något annat dokument som nämns ovan.”
- c) CAT.OP.MPA.135 a.1 ska ersättas med följande:
- ”1. rymdbaserade anläggningar, hjälpmedel och tjänster på marken, inklusive meteorologisk tjänst, tillhandahålls i tillräcklig omfattning för den planerade verksamheten,”
- d) I CAT.OP.MPA.175 b ska följande ändras:
- i) Punkt 6 ska ersättas med följande:
- ”6. rymdbaserade anläggningar, hjälpmedel och tjänster på marken som krävs för den planerade flygningen är tillgängliga och tillräckliga,”
- ii) Ordet ”och” i slutet av punkt 7 stryks.
- iii) Följande punkt 7a ska införas:
- ”7a. varje navigeringsdatabas som krävs för prestandabaserad navigering är lämplig och aktuell, och”
- e) CAT.OP.MPA.181 ska ersättas med följande:

”CAT.OP.MPA.181 Val av flygplatser och utlandningsplatser – helikoptrar

- a) För flygningar under instrumentväderförhållanden (IMC) ska befälhavaren välja ett startalternativ som är beläget inom en timmes flygtid med normal marschfart, om det av meteorologiska skäl inte är möjligt att återvända till startflygplatsen.
- b) För flygningar som ska utföras enligt IFR eller vid VFR-flygning då navigeringen sker med andra hjälpmedel än visuell referens till marken, ska befälhavaren uppge minst ett alternativ i driftfärdplanen, såvida inte
1. flygningens varaktighet och rådande meteorologiska förhållanden vid beräknad ankomsttid till den avsedda landningsflygplatsen, i fråga om en flygning till någon annan destination på land, är sådana att inflygning och landning kan ske under visuella meteorologiska förhållanden (VMC), eller
 2. avsedd landningsplats är enligt belägen och inget alternativ finns tillgängligt. I så fall ska en punkt efter vilken möjlighet inte längre finns att återvända till startplatsen (PNR) beräknas.
- c) Operatören ska välja ut två alternativa destinationsflygplatser när
1. tillämpliga väderrapporter och/eller prognoser för destinationsflygplatsen visar att för tiden från och med en timme före till och med en timme efter förväntad ankomsttid kommer väderförhållandena att vara sämre än tillämpliga planeringsminima, eller
 2. ingen meteorologisk information för destinationen finns tillgänglig.
- d) Operatören ska i driftfärdplanen ange alla eventuellt erforderliga alternativflygplatser.”
- f) Följande punkt ska införas som CAT.OP.MPA.182:

”CAT.OP.MPA.182 Destinationsflygplatser – instrumentinflygningar

Operatören ska se till att tillräckliga hjälpmedel finns tillgängliga för att navigera och landa på destinationsflygplatsen eller på varje alternativ destinationsflygplats i händelse av förlust av kapacitet för den avsedda inflygningen och landningen.”

- g) Punkt b i CAT.OP.MPA.247 ska utgå.

- h) CAT.OP.MPA.295 ska ersättas med följande:

"CAT.OP.MPA.295 Användning av flygburet kollisionsvarningssystem (ACAS)

Operatören ska inrätta operativa förfaranden och utbildningsprogram när ACAS är installerat och brukbart så att flygbesättningen har lämplig utbildning för att kunna undvika kollisioner och har den kompetens som krävs för att använda ACAS II-utrustning."

- i) Punkt a 3 i CAT.IDE.A.205 ska ersättas med följande:

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

- j) Punkt b i CAT.IDE.A.205 ska ersättas med följande:

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

1) En enpunktsmekanism för frigöring.

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

3) På flygbesättningssäten och på varje säte bredvid ett pilotsäte:

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

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

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

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

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

- k) Följande punkt ska läggas till som punkt f i CAT.IDE.A.345:

"f) För PBN-verksamhet ska luftfartyget uppfylla kraven avseende luftvärdighetscertifiering för den aktuella navigeringsspecifikationen."

- l) CAT.IDE.A.355 ska ersättas med följande:

"CAT.IDE.A.355 Förvaltning av flygdatabaser

a) Flygdatabaser som används i certifierade tillämpningar för luftfartygssystem ska uppfylla datakvalitetskrav som är lämpliga för den avsedda användningen av dessa data.

b) Operatören ska säkerställa att aktuella och oförändrade flygdatabaser i rätt tid distribueras till och införs i alla luftfartyg som kräver sådana.

c) Utan hinder av eventuella andra händelserapporteringskrav enligt förordning (EU) nr 376/2014 ska operatören rapportera till databasleverantören exempel på felaktiga, inkonsekventa eller försvunna data som rimligen kan väntas utgöra en risk för flygningen.

I sådana fall ska operatören informera flygbesättningen och annan berörd personal samt säkerställa att berörda data inte används."

- m) Punkt b i CAT.IDE.H.280 ska utgå.
- n) CAT.IDE.H.295 ska ersättas med följande:

"CAT.IDE.H.295 Överlevnadsdräkter för besättningen

Varje besättningsmedlem ska bära en överlevnadsdräkt vid verksamhet i prestandaklass 3 vid flygning över vatten utanför autorotationsavstånd eller säkert nödlandningsavstånd från land när väderrapporter eller prognoser som är tillgängliga för befälhavaren visar att vattentemperaturen kommer att vara lägre än plus 10 °C under flygningen."

- o) CAT.IDE.H.310 ska utgå.
- p) Följande punkt ska läggas till som punkt e i CAT.IDE.H.345:

"e) För PBN-verksamhet ska luftfartyget uppfylla kraven avseende luftvärdighetscertifiering för den aktuella navigeringsspecifikationen."

- q) Följande punkt ska läggas till som CAT.IDE.H.355:

"CAT.IDE.H.355 Förvaltning av flygdatabaser

- a) Flygdatabaser som används i certifierade tillämpningar för luftfartygssystem ska uppfylla datakvalitetskrav som är lämpliga för den avsedda användningen av dessa data.
- b) Operatören ska säkerställa att aktuella och oförändrade flygdatabaser i rätt tid distribueras till och införs i alla luftfartyg som kräver sådana.
- c) Utan hinder av eventuella andra händelserapporteringskrav enligt förordning (EU) nr 376/2014 ska operatören rapportera till databasleverantören exempel på felaktiga, inkonsekventa eller försvunna data som rimligen kan väntas utgöra en risk för flygningen.

I sådana fall ska operatören informera flygbesättningen och annan berörd personal samt säkerställa att berörda data inte används."

- (4) I bilaga V (Del-SpA) ska följande ändringar göras:

- a) SpA.PBN.100 ska ersättas med följande:

"SpA.PBN.100 PBN-verksamhet

- a) Ett godkännande krävs för var och en av följande PBN-specifikationer:

- 1) RNP AR APCH.
- 2) RNP 0.3 för helikopterverksamhet.

- b) Ett godkännande för RNP AR APCH-verksamhet ska möjliggöra verksamhet enligt offentliga instrumentinflygningsprocedurer som uppfyller de tillämpliga Icao-kriterierna för procedurutformning.
- c) Ett procedurspecifikt godkännande för RNP.AR.APCH eller RNP.0.3 ska krävas för privata instrumentinflygningsprocedurer eller offentliga instrumentinflygningsprocedurer som inte uppfyller de tillämpliga Icao-kriterierna för procedurutformning, eller om så krävs i Aeronautical Information Publication (AIP) eller av den behöriga myndigheten."

- b) SpA.PBN.105 ska ersättas med följande:

”SpA.PBN.105 Operativt godkännande för PBN

För att erhålla ett särskilt godkännande för PBN från den behöriga myndigheten ska operatören styrka att

- a) det relevanta luftvärdighetsgodkännandet, som är lämpligt för den avsedda PBN-verksamheten, anges i flyghandboken eller i något annat dokument som har godkänts av den certifierande myndigheten som en del av en luftvärdighetsbedömning eller som är baserat på ett sådant godkännande, och att
 - b) det har upprättats ett utbildningsprogram för de flygbesättningsmedlemmar och den relevanta personal som deltar i flygförberedelserna,
 - c) en säkerhetsbedömning har genomförts,
 - d) det har fastställts operativa förfaranden med angivande av
 - 1) vilken utrustning som ska medföras, inklusive operativa begränsningar och lämpliga punkter i minimiutrustningslistan (MEL),
 - 2) flygbesättningens sammansättning, kompetens och erfarenhet,
 - 3) normala och onormala förfaranden samt förfaranden för oförutsedda händelser, och
 - 4) elektronisk hantering av navigationsdata,
 - e) en förteckning över händelser som omfattas av rapporteringsplikt har specificerats, och
 - f) ett ledningsprogram för RNP-övervakning har inrättats för RNP AR APCH-verksamhet, där så är tillämpligt.”
- c) Följande kapitel ska läggas till som kapitel K:

”KAPITEL K

HELIKOPTERVERKSAMHET TILL HAVS

SpA.HOFO.100 Helikopterverksamhet till havs (HOFO)

Kraven i detta kapitel gäller

- a) en kommersiell luftfartsoperatör som innehar ett giltigt drifttillstånd (AOC) i enlighet med Del-ORO,
- b) en operatör för specialiserad verksamhet som har deklarerat sin verksamhet i enlighet med Del-ORO, eller
- c) en icke-kommersiell operatör som har deklarerat sin verksamhet i enlighet med Del-ORO.

SpA.HOFO.105 Godkännande för helikopterverksamhet till havs

- a) Innan operatören inleder verksamhet enligt detta kapitel, ska ett särskilt godkännande ha tilldelats operatören av den behöriga myndigheten.
- b) För att erhålla ett sådant godkännande ska operatören lämna in en ansökan till den behöriga myndigheten såsom anges i SpA.GEN.105, och visa att kraven i detta kapitel har uppfyllts.
- c) Innan operatören utför verksamhet från en annan medlemsstat än den medlemsstat som utfärdat godkännandet enligt a, ska operatören informera de behöriga myndigheterna i båda medlemsstaterna om den avsedda verksamheten.

SpA.HOFO.110 Operativa förfaranden

- a) Operatören ska, som en del av sitt förfarande för hantering av säkerhetsrisker, mildra och minimera risker och faror specifika för helikopterverksamhet till havs. Operatören ska i drifthandboken ange
1. urval, sammansättning och utbildning av besättningar,
 2. besättningsmedlemmars och annan deltagande personals uppgifter och ansvarsområden,
 3. erforderlig utrustning och kriterier för avgång, och
 4. operativa förfaranden och minima, så att normal och sannolik onormal verksamhet beskrivs och underlättas i tillämplig utsträckning.
- b) Operatören ska se till att
1. en driftfärdplan utarbetas före varje flygning,
 2. säkerhetsgenomgången med passagerarna även omfattar eventuell särskild information om punkter som rör verksamhet till havs och lämnas före ombordstigning på helikoptern,
 3. varje flygbesättningsmedlem bär en godkänd överlevnadsdräkt
 - i) när väderrapporter eller prognoser som är tillgängliga för befälhavaren anger att havstemperaturen kommer att ligga under 10 °C under flygningen,
 - ii) när den beräknade räddningstiden överskrider den beräknade överlevnadstiden, eller
 - iii) när flygningen är planerad att utföras under mörker i en ogynnsam miljö,
 4. den flyglinjestruktur till havs som tillhandahålls av den berörda flygtrafikledningstjänsten följs, om en sådan har fastställts,
 5. piloter utnyttjar de automatiska styrsystemen (AFCS) optimalt under hela flygningen,
 6. särskilda inflygningsprofiler för verksamhet till havs upprättas, inbegripet stabila inflygningsparametrar och den korrigerande åtgärd som ska vidtas om en inflygning blir instabil,
 7. för flerpilotsverksamhet, förfaranden finns på plats för en medlem av flygbesättningen för att övervaka flyginstrumenten under en flygning till havs, särskilt under inflygning och avgång, för att se till att en säker flygbana bibehålls,
 8. flygbesättningen vidtar omedelbara och lämpliga åtgärder när en höjdvarning aktiveras,
 9. det finns förfaranden för att kräva att systemen med nödflottörer är armerade, när det är säkert att göra detta, vid alla ankomster och avgångar över vatten, och att
 10. verksamheten utövas i överensstämmelse med alla eventuella restriktioner avseende flygvägar eller geografiska verksamhetsområden som specificeras av den behöriga myndigheten eller den behöriga myndighet som ansvarar för det luftrummet.

SpA.HOFO.115 Användning av platser till havs

Operatören ska endast använda platser till havs som är lämpliga med tanke på helikoptertypens storlek och massa och med tanke på den berörda verksamheten.

SpA.HOFO.120 Val av flygplatser och utelandningsplatser

- a) *Alternativ destinationsflygplats på land.* Trots vad som sägs i CAT.OP.MPA.181, NCC.OP.152 och SPO.OP.151 behöver befälhavaren inte ange en alternativ destinationsflygplats i driftfärdplanen vid flygningar från en plats till havs till en flygplats på land, om antingen
1. destinationsflygplatsen är en definierad som en kustnära flygplats, eller
 2. följande kriterier är uppfyllda:
 - i) Destinationsflygplatsen har en offentliggjord instrumentinflygningsprocedur.
 - ii) Flygtiden är kortare än 3 timmar.
 - iii) I den offentliggjorda väderprognosen, som är giltig fr.o.m. 1 timme före och 1 timme efter den förväntade landningstiden, anges att
 - A) molnbasen är minst 700 fot ovanför det minimum som anges för instrumentinflygningsproceduren, eller 1 000 fot ovanför destinationsflygplatsen, beroende på vilket värde som är högre, och
 - B) sikten är minst 2 500 meter.
- b) *Alternativt destinationshelikopterdeck till havs.* Operatören får välja ett alternativt destinationshelikopterdeck till havs när följande kriterier är uppfyllda:
- 1) Ett alternativt destinationshelikopterdeck till havs får användas endast efter PNR och när en alternativ destinationsflygplats på land inte är geografiskt tillgänglig. Före PNR ska en alternativ destinationsflygplats på land användas.
 - 2) Landning med en motor ur funktion ska vara möjlig på det alternativa destinationshelikopterdeck till havs.
 - 3) Tillgång till helikopterdeck ska finnas före PNR, så långt detta är möjligt. Enskilda helikopterdecks eller andra platser dimensioner, konfiguration och hinderfrihet ska lämpa sig för användning som alternativ med varje helikoptertyp som avses användas.
 - 4) Väderminima ska fastställas med hänsyn till den meteorologiska informationens noggrannhet och tillförlitlighet.
 - 5) MEL ska innehålla nödvändiga krav för denna typ av verksamhet.
 - 6) Ett alternativt destinationshelikopterdeck till havs får endast väljas om operatören har infört en procedur i drifthandboken.

SpA.HOFO.125 Inflygning med användning av flygburen radar (ARA) till platser till havs – kommersiell flygtransport (CAT)

- a) En kommersiell luftfartsoperatör ska fastställa operativa förfaranden och säkerställa att ARA endast får genomföras om
- 1) helikoptern är utrustad med en radar som kan tillhandahålla information om hindermiljön, och
 - 2) antingen
 - i) lägsta planéhöjd (MDH) bestäms med radiohöjdmätare, eller
 - ii) lägsta planéhöjd (MDA) och en adekvat marginal tillämpas.
- b) Inflygning med användning av flygburen radar till riggar eller fartyg i transitering är endast tillåten med flerpilotverksamhet.

- c) Beslutsområdet ska ge lämplig hinderfrihet under avbruten inflygning från varje destination för vilken användning av flygburen radar (ARA) planeras.
- d) Inflygningen får endast fortsätta längre än till beslutsavståndet eller under lägsta planhöjd (MDA/MDH) om det föreligger visuell kontakt med destinationen.
- e) För kommersiella flygtransporter med endast en pilot ska lämpliga tillägg göras till MDA/MDH och beslutsavstånd.
- f) Vid genomförande av ARA till en stillastående plats till havs (dvs. en fast installation eller ett förankrat fartyg) och en tillförlitlig GPS-position för platsen finns i navigeringssystemet, ska GPS-systemet/systemet för områdesnavigering användas för att förbättra säkerheten i ARA.

SpA.HOFO.130 Meteorologiska förhållanden

Trots vad som sägs i CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 och SPO.OP.170 gäller att vid flygning mellan platser till havs belägna i luftrumsklass G där flygningens längd över vatten är mindre än 10 NM får VFR-flygningar genomföras när gränserna är lika med eller bättre än följande värden:

Minima för flygning mellan platser till havs belägna i luftrumsklass G

	Dager		Mörker	
	Höjd (*)	Sikt	Höjd (*)	Sikt
En pilot	300 fot	3 km	500 fot	5 km
Två piloter	300 fot	2 km (**)	500 fot	5 km (***)

(*) Molnbasen ska tillåta att flygning på den angivna höjden sker under och fritt från moln.

(**) Helikoptrar får flygas vid flygsikt ner till 800 m, om destinationen eller ett mellanliggande riktmärke kontinuerligt är synligt.

(***) Helikoptrar får flygas vid flygsikt ner till 1 500 m, om destinationen eller ett mellanliggande riktmärke kontinuerligt är synligt.

SpA.HOFO.135 Vindbegränsningar för verksamhet vid platser till havs

Flygningar till en plats till havs får endast utföras om vindhastigheten på helikopterdäcket rapporteras vara högst 60 kt inklusive vindstötar.

SpA.HOFO.140 Prestandakrav på platser till havs

Helikoptrar som startar och landar på platser till havs ska brukas i enlighet med prestandakraven i tillämplig bilaga beroende på i vilken typ av verksamhet de används.

SpA.HOFO.145 FDM-system (Flight Data Monitoring)

- a) Vid kommersiell flygtransport med en helikopter som är utrustad med en färdregistrator ska operatören upprätta och upprätthålla ett FDM-system, som en del av sitt integrerade ledningssystem, senast den 1 januari 2019.
- b) FDM-systemet ska vara icke-bestrafande och innefatta lämpliga mekanismer för att skydda informationskällan/informationskällorna.

SpA.HOFO.150 System för spårning av luftfartyg

En operatör ska upprätta och upprätthålla ett övervakat system för spårning av luftfartyg för verksamhet till havs i en ogynnsam miljö från den tidpunkt då helikoptern avgår tills den anländer till sin slutdestination.

SpA.HOFO.155 VHM-system (Vibration Health Monitoring)

- a) Följande helikoptrar som utför kommersiell flygtransport till havs i en ogynnsam miljö ska senast den 1 januari 2019 vara utrustade med ett VHM-system som kan övervaka tillståndet hos kritiska rotor- och rotordrivsystem:
- 1) Komplexa motordrivna helikoptrar vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades efter den 31 december 2016.
 - 2) Alla helikoptrar med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av fler än nio passagerare och vars första individuella luftfärdighetsbevis (CofA) utfärdades före den 1 januari 2017.
 - 3) Alla helikoptrar vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades efter den 31 december 2018.
- b) Operatören ska ha ett system för att
- 1) samla in data, inklusive systemgenererade meddelanden,
 - 2) analysera och fastställa komponenters funktionsstatus, och
 - 3) reagera på upptäckta begynnande fel.

SpA.HOFO.160 Utrustningskrav

- a) Operatören ska uppfylla följande utrustningskrav:
- 1) Högtalarsystem i helikoptrar som används för kommersiell och icke-kommersiell flygtransport med komplexa motordrivna helikoptrar (NCC):
 - i) Helikoptrar med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av fler än nio passagerare ska vara utrustade med ett högtalarsystem.
 - ii) Helikoptrar med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av högst nio passagerare behöver inte vara utrustade med ett högtalarsystem om operatören kan visa att pilotens röst är förståelig vid alla passagerares säten under flygning.

2) *Radiohöjdmätare*

Helikoptrar ska vara utrustade med en radiohöjdmätare som kan avge en ljudvarning vid understigande av en förinställd höjd, och en visuell varning som aktiveras på en höjd som kan väljas av piloten.

b) *Nödutgångar*

Alla nödutgångar, inklusive nödutgångar för besättningen, och alla dörrar, fönster eller andra öppningar som är lämpliga för nödutrymning, och de anordningar som krävs för att öppna dem, ska vara tydligt markerade för att ge vägledning åt de ombordvarande vid användning av dem i dagsljus eller i mörker. Sådana markeringar ska utformas så att de förblir synliga även om helikoptern kapsejsar och kabinen hamnar under vatten.

c) *Terrängvarningssystem för helikopter (HTAWS)*

Helikoptrar som används i kommersiell flygtransport och som har en maximal certifierad startmassa över 3 175 kg eller en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av fler än nio passagerare och vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades efter den 31 december 2018 ska vara utrustade med ett terrängvarningssystem för helikopter (HTAWS) som uppfyller kraven för Klass A-utrustning enligt en godtagbar norm.

SpA.HOFO.165 Ytterligare förfaranden och utrustning för verksamhet i en ogynnsam miljö

a) *Flytvästar*

Godkända flytvästar ska alltid bäras av samtliga personer ombord, såvida de inte bär integrerade överlevnadsdräkter som uppfyller de kombinerade krav som ställs på överlevnadsdräkter och flytvästar.

b) *Överlevnadsdräkter*

Samtliga passagerare ombord ska bära en godkänd överlevnadsdräkt

- 1) när väderrapporter eller prognoser som är tillgängliga för befälhavaren anger att havstemperaturen kommer att ligga under 10 °C under flygningen,
- 2) när den beräknade räddningstiden överskrider den beräknade överlevnadstiden, eller
- 3) när flygningen är planerad att utföras under mörker.

c) *Andningssystem för nödsituationer*

Samtliga personer ombord ska bära och instrueras i användningen av andningssystem för nödsituationer.

d) *Livflottar*

- 1) Alla livflottar som medförs ska vara placerade för att kunna användas vid de havsförhållanden under vilka helikopterns nödlandning på vatten, flytförmåga och trimegenskaper utprovades för certifiering.
- 2) Alla livflottar som medförs ska vara installerade så att de är lätt åtkomliga i en nödsituation.
- 3) Antalet installerade livflottar:
 - i) För helikoptrar som transporterar färre än 12 personer: minst en livflotte med en nominell kapacitet som inte är mindre än det högsta antalet personer ombord.
 - ii) För helikoptrar som transporterar fler än 11 personer: minst två livflottar, som tillsammans är tillräckliga för att rymma alla personer som kan medföras ombord; om en livbåt går förlorad ska återstående livflotte(livflottar) ha tillräcklig överlastningskapacitet för att rymma samtliga personer på helikoptern.
- 4) Varje livflotte ska innehålla minst en nödradiosändare för överlevnad (Survival Emergency Locator Transmitter – ELT(S)).
- 5) Varje livflotte ska innehålla livräddningsutrustning, med livsuppehållande hjälpmedel, som är lämplig för den flygning som ska utföras.

e) *Nödbelysning i kabinen*

Helikoptern ska vara utrustad med ett nödbelysningssystem med oberoende kraftförsörjning som kan ge allmän kabinbelysning för att underlätta evakuering av helikoptern.

f) *Nödradiosändare som frigörs med automatik – (Automatically Deployable Emergency Locator Transmitter (ELT(AD)))*

Helikoptern ska vara utrustad med en ELT(AD) som kan sända samtidigt på 121,5 MHz och 406 MHz.

g) *Säkring av icke avkastbara dörrar*

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 havsförhållanden som maximalt krävs då nödlandning på vatten och flytförmåga utvärderas.

h) *Nödutgångar och utrymningsluckor*

Alla nödutgångar, inklusive nödutgångar för besättningen, och alla dörrar, fönster eller andra öppningar som är lämpliga att användas för utrymning under vatten ska vara utrustade för att kunna användas i en nödsituation.

- i) Utan hinder av vad som sägs i punkterna a, b och c ovan får operatören, på grundval av en riskbedömning, tillåta passagerare som drabbats av oförmåga i medicinskt hänseende vid en plats till havs att delvis bära eller inte bära flytvästar, överlevnadsdräkter eller andningssystem för nödsituationer på returflygningar eller flygningar mellan platser till havs.

SpA.HOFO.170 Besättningskrav

a) Operatören ska fastställa

- 1) kriterier för urval av flygbesättningsmedlemmar, med hänsyn tagen till flygbesättningsmedlemmarnas tidigare erfarenhet,
- 2) en lägsta erfarenhetsnivå för en befälhavare som avser att bedriva verksamhet till havs, och
- 3) ett program för utbildning och kontroll av flygbesättningar som varje flygbesättningsmedlem ska genomgå med godkänt resultat. Detta program ska anpassas till offshore-miljön och ska omfatta normala förfaranden, onormala förfaranden, förfaranden för nödsituationer, besättningssamarbete, inträde i vatten och utbildning i överlevnad till havs.

b) *Krav på aktuell erfarenhet*

En pilot ska endast bruka en helikopter som transporterar passagerare

- 1) vid en plats till havs, som befälhavare eller biträdande pilot om han eller hon under de föregående 90 dagarna har utfört minst tre starter, avgångar, inflygningar och landningar vid en plats till havs i en helikopter av samma typ eller en flygsimulator (Full Flight Simulator – FFS) som motsvarar den typen, eller
- 2) under mörker vid en plats till havs, som befälhavare eller biträdande pilot om han eller hon under de föregående 90 dagarna har utfört minst tre starter, avgångar, inflygningar och landningar under mörker vid en plats till havs i en helikopter av samma typ eller en FFS som motsvarar den typen.

De tre starterna och landningarna ska utföras i antingen flerpilots- eller enpilotsverksamhet, beroende på vilken flygverksamhet som ska utföras.

c) Särskilda krav för kommersiell flygtransport (CAT):

- 1) Den 90-dagarsperiod som föreskrivs i punkterna b.1 och b.2 ovan får utsträckas till 120 dagar om piloten utför produktionsflygning under övervakning av en typinstruktör eller typkontrollant.
- 2) Om piloten inte uppfyller kraven i punkt 1 ska han/hon genomföra en träningsflygning i helikoptern eller en FFS motsvarande den helikoptertyp som ska användas, där åtminstone kraven i punkterna b.1 och b.2 ska vara uppfyllda innan han/hon får utöva sina befogenheter.”

(5) I bilaga VI (Del-NCC) ska följande ändringar göras:

a) NCC.GEN.106 ska ändras på följande sätt:

- i) Ordet ”och” i slutet av punkt a.4 vii ska strykas.
- ii) ”, och” ska läggas till i slutet av punkt a.4 viii.
- iii) En ny punkt ska införas som punkt a.4 ix enligt följande:

”ix) varje navigeringsdatabas som krävs för prestandabaserad navigering är lämplig och aktuell.”

b) Följande punkt ska införas som NCC.OP.116:

”NCC.OP.116 Prestandabaserad navigering – flygplan och helikoptrar

När PBN krävs för den sträcka som ska flygas eller den procedur som ska tillämpas ska operatören säkerställa att

- a) relevant PBN-specifikation anges i flyghandboken eller i något annat dokument som har godkänts av den certifierande myndigheten som en del av en luftvärdighetsbedömning eller som är baserat på ett sådant godkännande, och att
- b) luftfartyget drivs i enlighet med relevanta navigeringsspecifikationer och begränsningar i flyghandboken eller i något annat dokument som nämns ovan.”

c) Punkt a i NCC.OP.145 ska ersättas med följande:

”a) Innan en flygning påbörjas ska befälhavaren med alla rimliga till buds stående medel förvissa sig om att de rymdbaserade anläggningar, 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.”

d) NCC.OP.152 ska ändras på följande sätt:

i) Ordet ”och” i slutet av punkt b.2 ii ska strykas.

ii) Punkt b.3 ska utgå.

e) Följande punkt ska införas som NCC.OP.153:

”NCC.OP.153 Destinationsflygplatser – instrumentinflygningar

Befälhavaren ska se till att tillräckliga hjälpmedel finns tillgängliga för att navigera och landa på destinationsflygplatsen eller på varje alternativ destinationsflygplats i händelse av förlust av kapacitet för den avsedda inflygningen och landningen.”

f) NCC.OP.220 ska ändras på följande sätt:

”NCC.OP.220 Flygburet kollisionsvarningssystem (ACAS)

Operatören ska inrätta operativa förfaranden och utbildningsprogram när ACAS är installerat och brukbart så att flygbesättningen har lämplig utbildning för att kunna undvika kollisioner och har den kompetens som krävs för att använda ACAS II-utrustning.”

g) Punkt b i NCC.IDE.A.180 ska ersättas med följande:

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

1) En enpunktsmekanism för frigöring.

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

3) På flygbesättningssäten och på varje säte bredvid ett pilotsäte:

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

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

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

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

h) Följande punkt ska läggas till som punkt d i NCC.IDE.A.250:

”d) För PBN-verksamhet ska luftfartyget uppfylla kraven avseende luftvärdighetscertifiering för den aktuella navigeringsspecifikationen.”

- i) NCC.IDE.A.260 ska ersättas med följande:

"NCC.IDE.A.260 Förvaltning av flygdatabaser

- a) Flygdatabaser som används i certifierade tillämpningar för luftfartygssystem ska uppfylla datakvalitetskrav som är lämpliga för den avsedda användningen av dessa data.
- b) Operatören ska säkerställa att aktuella och oförändrade flygdatabaser i rätt tid distribueras till och införs i alla luftfartyg som kräver sådana.
- c) Utan hinder av eventuella andra händelserapporteringskrav enligt förordning (EU) nr 376/2014 ska operatören rapportera till databasleverantören exempel på felaktiga, inkonsekventa eller försvunna data som rimligen kan väntas utgöra en risk för flygningen.

I sådana fall ska operatören informera flygbesättningen och annan berörd personal samt säkerställa att berörda data inte används."

- j) Punkt b i NCC.IDE.H.215 ska utgå.

- k) NCC.IDE.H.226 ska ersättas med följande:

"NCC.IDE.H.226 Överlevnadsdräkter för besättningen

Varje besättningsmedlem ska bära överlevnadsdräkt när det bestäms av befälhavaren på grundval av en riskbedömning som beaktar följande villkor:

- a) Helikoptern flygs över vatten utanför autorotationsavstånd eller säkert nödlandningsavstånd från land, där helikoptern vid ett motorbortfall på den kritiska motorn inte kan bibehålla planflykt.
- b) Väderrapporter eller prognoser som är tillgängliga för befälhavaren anger att havstemperaturen kommer att ligga under 10 °C under flygningen."

- l) NCC.IDE.H.231 ska utgå.

- m) Följande punkt ska läggas till som punkt d i NCC.IDE.H.250:

"d) När PBN krävs ska luftfartyget uppfylla kraven avseende luftvärdighetscertifiering för den aktuella navigeringsspecifikationen."

- n) Följande punkt ska läggas till som NCC.IDE.H.260:

"NCC.IDE.H.260 Förvaltning av flygdatabaser

- a) Flygdatabaser som används i certifierade tillämpningar för luftfartygssystem ska uppfylla datakvalitetskrav som är lämpliga för den avsedda användningen av dessa data.
- b) Operatören ska säkerställa att aktuella och oförändrade flygdatabaser i rätt tid distribueras till och införs i alla luftfartyg som kräver sådana.
- c) Utan hinder av eventuella andra händelserapporteringskrav enligt förordning (EU) nr 376/2014 ska operatören rapportera till databasleverantören exempel på felaktiga, inkonsekventa eller försvunna data som rimligen kan väntas utgöra en risk för flygningen.

I sådana fall ska operatören informera flygbesättningen och annan berörd personal samt säkerställa att berörda data inte används."

- (6) I bilaga VII (Del-NCO) ska följande ändringar göras:

- a) NCO.GEN.105 ska ändras på följande sätt:

- i) Ordet "och" i slutet av punkt a.4 v ska strykas.
- ii) ", och" ska läggas till i slutet av punkt a.4 vi.

iii) Följande punkt ska införas som punkt a.4 vii:

"vii) varje navigeringsdatabas som krävs för PBN är lämplig och aktuell."

b) Följande punkt ska läggas till som punkt f i NCO.GEN.140:

"f) Rimliga kvantiteter av artiklar och ämnen som annars skulle klassificeras som farligt gods och som används för att främja flygsäkerheten, i de fall då det är tillrådligt att medföra godset ombord i syfte att garantera att det är tillgängligt i rätt tid för operativa ändamål, ska anses vara tillåtna enligt punkt 1;2.2.1(a) i Technical Instructions. Detta gäller oavsett om dessa artiklar och ämnen behöver medföras eller om de är avsedda att användas i samband med en särskild flygning eller inte.

Förpackning och ombordlastning av ovannämnda artiklar och ämnen ska utföras, under befälhavarens ansvar, på ett sådant sätt att riskerna för besättningsmedlemmar, passagerare, last eller luftfartyget under flygdrift minimeras."

c) Följande punkt ska införas som NCO.OP.116:

"NCO.OP.116 Prestandabaserad navigering – flygplan och helikoptrar

När PBN krävs för den sträcka som ska flygas eller den procedur som ska tillämpas ska befälhavaren säkerställa att

a) relevant navigeringsspecifikation för PBN anges i flyghandboken eller i något annat dokument som har godkänts av den certifierande myndigheten som en del av en luftvärdighetsbedömning eller som är baserat på ett sådant godkännande, och att

b) luftfartyget drivs i enlighet med relevanta navigeringsspecifikationer och begränsningar i flyghandboken eller i något annat dokument som nämns ovan."

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

"a) Innan en flygning påbörjas ska befälhavaren med alla rimliga till buds stående medel förvissa sig om att de rymdbaserade anläggningar, 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."

e) Följande punkt ska införas som NCO.OP.142:

"NCO.OP.142 Destinationsflygplatser – instrumentinflygningar

Befälhavaren ska se till att tillräckliga hjälpmedel finns tillgängliga för att navigera och landa på destinationsflygplatsen eller på varje alternativ destinationsflygplats i händelse av förlust av kapacitet för den avsedda inflygningen och landningen."

f) NCO.OP.190 ska ersättas med följande:

"NCO.OP.190 Användning av extra syrgas

a) Befälhavaren ska säkerställa att alla flygbesättningsmedlemmar som utför uppgifter som är väsentliga för säker drift av ett luftfartyg under flygning fortlöpande använder extra syrgas närhelst han/hon fastslår att syrebristen på höjden för den avsedda flygningen kan leda till nedsatt förmåga hos besättningsmedlemmar, och ska säkerställa att extra syrgas är tillgänglig för passagerare när syrebrist kan inverka skadligt på passagerare.

b) I alla andra fall när befälhavaren inte kan avgöra hur syrebristen kan påverka alla ombordvarande, ska han/hon säkerställa att

1) alla besättningsmedlemmar som utför uppgifter som är väsentliga för säker drift av ett luftfartyg under flygning använder extra syrgas för de perioder som är längre än 30 minuter när tryckhöjden i passagerarutrymmet kommer att ligga mellan 10 000 fot och 13 000 fot, och att

2) samtliga personer ombord använder extra syrgas för de perioder när tryckhöjden i passagerarutrymmet överstiger 13 000 fot."

- g) Följande punkt ska läggas till som NCO.OP.220:

"NCO.OP.220 Flygburet kollisionsvarningssystem (ACAS II)

När ACAS II används ska befälhavaren tillämpa lämpliga operativa förfaranden och ha lämplig utbildning."

- h) Punkt a.4 i NCO.IDE.A.140 ska ersättas med följande:

"4) ett säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen på varje flygbesättningssäte, med enpunktsmekanism för frigöring för flygplan vars första luftfärdighetsbevis (CofA) utfärdades den 25 augusti 2016 eller senare."

- i) NCO.IDE.A.155 ska ersättas med följande:

"NCO.IDE.A.155 Extra syrgas – flygplan utan tryckkabin

Flygplan utan tryckkabin som brukas där det krävs syrgastillförsel i enlighet med NCO.OP.190 ska vara försedda med utrustning för extra syrgas som kan lagra och fördela den mängd syrgas som krävs."

- j) Följande punkt ska läggas till som punkt d i NCO.IDE.A.195:

"d) För PBN-verksamhet ska luftfartyget uppfylla kraven avseende luftvärdighetscertifiering för den aktuella navigeringsspecifikationen."

- k) Följande punkt ska läggas till som NCO.IDE.A.205:

"NCO.IDE.A.205 Förvaltning av flygdatabaser

- a) Flygdatabaser som används i certifierade tillämpningar för luftfartygssystem ska uppfylla datakvalitetskrav som är lämpliga för den avsedda användningen av dessa data.
- b) Befälhavaren ska säkerställa att aktuella och oförändrade flygdatabaser i rätt tid distribueras till och införs i de luftfartyg som kräver sådana.
- c) Utan hinder av eventuella andra händelserapporteringskrav enligt förordning (EU) nr 376/2014 ska befälhavaren rapportera till databasleverantören exempel på felaktiga, inkonsekventa eller försvunna data som rimligen kan väntas utgöra en risk för flygningen.

I sådana fall ska befälhavaren inte använda berörda data."

- l) NCO.IDE.H.155 ska ersättas med följande:

"NCO.IDE.H.155 Extra syrgas – helikoptrar utan tryckkabin

Helikoptrar utan tryckkabin som brukas där det krävs syrgastillförsel i enlighet med NCO.OP.190 ska vara försedda med utrustning för extra syrgas som kan lagra och fördela den mängd syrgas som krävs."

- m) Följande punkt ska läggas till som punkt d i NCO.IDE.H.195:

"d) För PBN-verksamhet ska luftfartyget uppfylla kraven avseende luftvärdighetscertifiering för den aktuella navigeringsspecifikationen."

- n) Följande punkt ska läggas till som NCO.IDE.H.205:

"NCO.IDE.H.205 Förvaltning av flygdatabaser

- a) Flygdatabaser som används i certifierade tillämpningar för luftfartygssystem ska uppfylla datakvalitetskrav som är lämpliga för den avsedda användningen av dessa data.

- b) Operatören ska säkerställa att aktuella och oförändrade flygdatabaser i rätt tid distribueras till och införs i de luftfartyg som kräver sådana.
- c) Utan hinder av eventuella andra händelserapporteringskrav enligt förordning (EU) nr 376/2014 ska operatören rapportera till databasleverantören exempel på felaktiga, inkonsekventa eller försvunna data som rimligen kan väntas utgöra en risk för flygningen.

I sådana fall ska befälhavaren inte använda berörda data.”

- o) NCO.IDE.S.130 ska ersättas med följande:

”NCO.IDE.S.130 Extra syrgas

Segelflygplan som brukas där det krävs syrgastillförsel i enlighet med NCO.OP.190 ska vara försedda med utrustning för extra syrgas som kan lagra och fördela den mängd syrgas som krävs.”

- p) Punkt f i NCO.SPEC.110 ska ersättas med följande:

”f) ska befälhavaren säkerställa att uppdragsspecialister och besättningsmedlemmar fortlöpande använder extra syrgas närhelst han/hon fastslår att syrebristen på höjden för den avsedda flygningen kan leda till nedsatt förmåga hos besättningsmedlemmar eller inverka skadligt på uppdragsspecialister. Om befälhavaren inte kan avgöra hur syrebristen kan påverka de ombordvarande ska han/hon 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.”

- (7) I bilaga VIII (Del-SPO) ska följande ändringar göras:

- a) SPO.GEN.107 ska ändras på följande sätt:

- i) Ordet ”och” i slutet av punkt a.4 v ska strykas (ingen ändring i den svenska versionen).
- ii) ”, och” ska läggas till i slutet av punkt a.4 vi.
- iii) En ny punkt ska införas som punkt a.4 vii enligt följande:

”vii) varje navigeringsdatabas som krävs för PBN är lämplig och aktuell.”

- b) Följande punkt ska införas som SPO.OP.116:

”SPO.OP.116 Prestandabaserad navigering – flygplan och helikoptrar

När PBN krävs för den sträcka som ska flygas eller den procedur som ska tillämpas ska operatören säkerställa att

- a) relevant PBN-specifikation anges i flyghandboken eller i något annat dokument som har godkänts av den certifierande myndigheten som en del av en luftvärdighetsbedömning eller som är baserat på ett sådant godkännande, och att
- b) luftfartyget drivs i enlighet med relevanta navigeringsspecifikationer och begränsningar i flyghandboken eller i något annat dokument som nämns ovan.”
- c) Punkt a i SPO.OP.140 ska ersättas med följande:
 - ”a) Innan en flygning påbörjas ska befälhavaren med alla rimliga till buds stående medel förvissa sig om att de rymdbaserade anläggningar, 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.”
- d) Punkt b.3 i SPO.OP.151 ska utgå.

- e) Följande punkt ska införas som SPO.OP.152:

"SPO.OP.152 Destinationsflygplatser – instrumentinflygningar

Befälhavaren ska se till att tillräckliga hjälpmedel finns tillgängliga för att navigera och landa på destinationsflygplatsen eller på varje alternativ destinationsflygplats i händelse av förlust av kapacitet för den avsedda inflygningen och landningen."

- f) Punkt a i SPO.OP.205 ska ersättas med följande:

"a) Operatören ska inrätta operativa förfaranden och utbildningsprogram när ACAS är installerat och brukbart så att flygbesättningen har lämplig utbildning för att kunna undvika kollisioner och har den kompetens som krävs för att använda ACAS II-utrustning."

- g) Punkterna c och d i SPO.IDE.A.160 ska ersättas med följande:

"c) För andra flygplan än komplexa motordrivna flygplan: ett säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen på varje flygbesättningssäte, med enpunktsmekanism för frigöring för flygplan vars första luftfärdighetsbevis (CofA) utfärdades den 25 augusti 2016 eller senare.

d) För komplexa motordrivna flygplan: ett säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen, försett med en anordning som automatiskt håller fast den fastspända personens bröstorg vid en snabb retardation

1) på varje flygbesättningssäte och på varje säte bredvid ett pilotsäte, och

2) på varje observatörsäte i cockpit."

- h) Följande punkt ska läggas till som punkt e i SPO.IDE.A.160:

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

1) En enpunktsmekanism för frigöring.

2) På flygbesättningssäten och på varje säte bredvid ett pilotsäte:

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

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

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

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

- i) Följande punkt ska läggas till som punkt d i SPO.IDE.A.220:

"d) För PBN-verksamhet ska luftfartyget uppfylla kraven avseende luftvärdighetscertifiering för den aktuella navigeringsspecifikationen."

- j) Följande punkt ska läggas till som SPO.IDE.A.230:

"SPO.IDE.A.230 Förvaltning av flygdatabaser

a) Flygdatabaser som används i certifierade tillämpningar för luftfartygssystem ska uppfylla datakvalitetskrav som är lämpliga för den avsedda användningen av dessa data.

- b) Operatören ska säkerställa att aktuella och oförändrade flygdatabaser i rätt tid distribueras till och införs i alla luftfartyg som kräver sådana.
- c) Utan hinder av eventuella andra händelserapporteringskrav enligt förordning (EU) nr 376/2014 ska operatören rapportera till databasleverantören exempel på felaktiga, inkonsekventa eller försvunna data som rimligen kan väntas utgöra en risk för flygningen.

I sådana fall ska operatören informera flygbesättningen och annan berörd personal samt säkerställa att berörda data inte används.”

- k) SPO.IDE.H.198 ska ersättas med följande:

”SPO.IDE.H.198 Överlevnadsdräkter – komplexa motordrivna helikoptrar

Varje person ombord ska bära överlevnadsdräkt när det bestäms av befälhavaren på grundval av en riskbedömning som beaktar följande villkor:

- a) Helikoptern flygs över vatten utanför autorotationsavstånd eller säkert nödlandningsavstånd från land, där helikoptern vid ett motorbortfall på den kritiska motorn inte kan bibehålla planflykt.
- b) Väderrapporter eller prognoser som är tillgängliga för befälhavaren anger att havstemperaturen kommer att ligga under 10 °C under flygningen.”

- l) SPO.IDE.H.201 ska utgå.

- m) Följande punkt ska läggas till som punkt d i SPO.IDE.H.220:

”d) För PBN-verksamhet ska luftfartyget uppfylla kraven avseende luftvärdighetscertifiering för den aktuella navigeringsspecifikationen.”

- n) Följande punkt ska läggas till som SPO.IDE.H.230:

”SPO.IDE.H.230 Förvaltning av flygdatabaser

- a) Flygdatabaser som används i certifierade tillämpningar för luftfartygssystem ska uppfylla datakvalitetskrav som är lämpliga för den avsedda användningen av dessa data.
- b) Operatören ska säkerställa att aktuella och oförändrade flygdatabaser i rätt tid distribueras till och införs i alla luftfartyg som kräver sådana.
- c) Utan hinder av eventuella andra händelserapporteringskrav enligt förordning (EU) nr 376/2014 ska operatören rapportera till databasleverantören exempel på felaktiga, inkonsekventa eller försvunna data som rimligen kan väntas utgöra en risk för flygningen.

I sådana fall ska operatören informera flygbesättningen och annan berörd personal samt säkerställa att berörda data inte används.”
