

II

(Icke-lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2019/1387

av den 1 augusti 2019

om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 vad gäller krav för beräkning av flygplans landningsprestanda och normerna för bedömning av banförhållande, uppdatering avseende viss utrustning och vissa krav som rör luftfartygs säkerhet samt vissa verksamheter utan tillstånd för utökad långdistansflygning

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfarts-säkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 ⁽¹⁾, särskilt artikel 31, och

av följande skäl:

- (1) I kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 ⁽²⁾ fastställs detaljerade bestämmelser vad gäller säkerhetsmarginaler för prestandaförhållanden för inflygning och landning, för flygningar med tvåmotoriga flygplan med en motor ur funktion utan tillstånd för utökad långdistansflygning ("ETOPS"), samt tekniska krav för medförande av regulatorer. I den förordningen fastställs också detaljerade bestämmelser om den säkra cockpitdörren för flygplan i prestandaklass A som har en maximal operativ kabinkonfiguration för befordran av högst 19 passagerare (Maximum Operational Passenger Seating, MOPS).
- (2) Undersökningsrapporter om olyckor har indikerat att de olika metoderna för bedömning av banförhållande före landning och rapportering av denna efter landning markant bidrar till avåkningar från start- eller landningsbana, i synnerhet när banan är våt eller kontaminerad. De nuvarande normerna i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 för beräkningar av flygplansprestanda omfattar inte i tillräcklig grad alla ytförhållanden på våta och kontaminerade banor med hänsyn till den metod som används för bedömning och rapportering av banförhållande.
- (3) I detta avseende ändrade Internationella civila luftfartsorganisationen (nedan kallad *Icao*) ett antal standardbestämmelser och rekommendationer (Standards and Recommended Practices, SARP) i bilagorna 6, 8, 14 och 15 till konventionen angående internationell civil luftfart (nedan kallad *Chicagokonventionen*) och har utarbetat ett omfattande åtföljande vägledande material. Syftet med dessa dokument är att fastställa ett globalt harmoniserat rapporteringsformat för banförhållande och de luftvärdighetsstandarder som är nödvändiga för bedömningen av landningssträcka för flygplan samt operativa bestämmelser om beräkning av landningsprestanda och rapportering av banförhållande.
- (4) Förordning (EU) nr 965/2012 bör därför ändras för att ta hänsyn till de säkerhetsrekommendationer som utfärdas av undersökningsmyndigheterna och för att genomföra Icaos relevanta standardbestämmelser och rekommendationer (SARP). För att Icaos rekommendationer ska kunna följas bör de ändrade kraven träda i kraft senast den 5 november 2020.

⁽¹⁾ EUT L 212, 22.8.2018, s. 1.

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

- (5) Vidare tillåts i andra regleringssystem, i kommersiell flygtransport (Commercial Air Transport, CAT), flygplan i vissa prestandaklasser (A och B) att landa inom en reducerad landningssträcka som är tillgänglig på den avsedda banan, förutsatt att de beviljas ett förhandsgodkännande från den behöriga myndigheten och att de uppfyller ett antal riskreducerande villkor. Förordning (EU) nr 965/2012 bör definiera de villkor under vilka dessa verksamheter får bedrivas, samtidigt som en godtagbar säkerhetsnivå upprätthålls. Det relevanta administrativa formuläret för operativa godkännanden bör ändras i enlighet med detta för att inkludera dessa verksamheter.
- (6) Rapporter från undersökningar av olyckor har visat att en kontinuerlig registrering från ljudregistratorer (Cockpit Voice Recorder, CVR) och tillhörande cockpitmonterade areamikrofoner i vissa fall skulle ha kunnat tillhandahålla användbar information efter ett avbrott i det primära elsystemet. För att mildra alla eventuella avbrott i det primära elsystemet bör därför en alternativ kraftförsörjning krävas. Detta är i linje med del I i bilaga 6 till Chicagokonventionen.
- (7) För vissa kategorier av lätta flygplan och helikoptrar som används i CAT kräver de nyligen antagna SARP i bilaga 6 till Chicagokonventionen medförande av registreringsutrustning under flygning. Vidare har myndigheter för haveriutredning tillställt Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (nedan kallad *byrån*) tolv säkerhetsrekommendationer avseende behovet av registrering under flygning för lätta flygplan och helikoptrar.
- (8) I linje med proportionalitetsprincipen och på grundval av riskbedömning bör skyldigheten att installera en registrator i nya luftfartyg avspegla sådana luftfartygs storlek och komplexitet samt typen av verksamhet. Därför bör lätta flygplan och helikoptrar som är nytillverkade och som används i CAT eller kommersiell specialiserad flygverksamhet (Commercial Specialised Operations, SPO) vara utrustade med registratorer när de uppfyller vissa kriterier avseende deras högsta tillåtna startvikt, deras framdrivningstyp eller deras maximala passagerarantal. Dessutom bör kraven på hantering (bevarande, registrering, skydd och användning) av registreringar från registratorer modifieras så att de omfattar de typer av färd- och ljudregistratorer som införs genom de nya kraven avseende medförande av registratorer.
- (9) I fråga om kravet på att utrusta luftfartyg med en säker cockpitdörr ändrade Icao standardbestämmelser och rekommendationer (SARP) genom att ändra de massagränsvärden som avgör om en säker cockpitdörr är obligatorisk. Därför bör förordning (EU) nr 965/2012 ändras i enlighet med detta för att säkerställa harmonisering av reglerna för flygdrift och lika villkor för lufttrafikföretag från unionen och tredjeländer.
- (10) I förordning (EU) nr 965/2012 definieras urvalskriterier (tröskelvärde för certifierad maximal startmassa och certifierad maximal operativ kabinkonfiguration för befordran av passagerare) för utförande av flygningar utan att inneha ett ETOPS-godkännande och med flygplan i prestandaklass A på en flygväg med någon punkt på större avstånd än 60 minuters och upp till 120 minuters flygtid från en användbar flygplats med marschfart för flygning med en motor ur funktion. Flygplan i klass A som uppfyller dessa urvalskriterier får användas på ett avstånd mellan 120 och 180 minuter från en användbar flygplats, förutsatt att de har erhållit ett godkännande från den behöriga myndigheten och förutsatt att flygplanet har beviljats ett godkännande av typkonstruktion för sådan verksamhet.
- (11) Flera flygplanstillverkare har redan konstruerat eller är i färd med att konstruera flygplan i prestandaklass A som uppfyller dessa urvalskriterier för verksamhet utan ETOPS. De nuvarande bestämmelserna snedvrider konkurrensen mellan taxiflygbolag med flygplan som inte uppfyller dessa kriterier. Eftersom inget annat viktigt regleringsorgan har infört sådana kriterier för verksamhet utan ETOPS bör förordning (EU) nr 965/2012 ändras i enlighet med detta.
- (12) I fråga om syrgasutrustning i CAT-verksamhet har den tekniska utvecklingen under senare tid avseende sådan utrustning uppnått motsvarande säkerhetsnivå, och därför bör förordning (EU) nr 965/2012 ändras för att medge användning av sådan utrustning.
- (13) Kraven avseende en minimiutrustningslista (MEL) i bilaga III till förordning (EU) nr 965/2012 är inte tillämpliga på godkända utbildningsorganisationer (Approved Training Organisation, ATO), och därför bör förordning (EU) nr 965/2012 ändras för att göra det möjligt för behöriga myndigheter att utfärda ett godkännande för en ATO:s utarbetande av en minimiutrustningslista (MEL).
- (14) Till följd av ändringar under senare tid av kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014 ⁽³⁾, bör förordning (EU) nr 965/2012 ändras för att korrigera korshänvisningar mellan de två förordningarna.

⁽³⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014 av den 26 november 2014 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och anordningar och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (EUT L 362, 17.12.2014, s. 1).

- (15) Byrån har utarbetat utkast till tillämpningsföreskrifter och överlämnat dem med yttrande nr 2/2019 till kommissionen i enlighet med leden b och c i artikel 75.2 och artikel 76.1 i förordning (EU) 2018/1139.
- (16) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats genom artikel 127 i förordning (EU) 2018/1139.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av förordning (EU) nr 965/2012

1. Artikel 9aa ska ersättas med följande:

”Artikel 9aa

Krav på flygpersonal vid kontrollflygningar efter underhåll

En pilot som före den 25 september 2019 fungerat som befälhavare på en kontrollflygning efter underhåll som i enlighet med definitionen i punkt SPO.SPEC.MCF.100 i bilaga VIII kategoriseras som en kontrollflygning efter underhåll på nivå A, ska tillgodoräknas detta med avseende på uppfyllandet av punkt SPO.SPEC.MCF.115 a.1 i den bilagan. I sådana fall ska operatören säkerställa att befälhavaren får information om eventuella skillnader som har identifierats mellan drifrutiner som har fastställts före den 25 september 2019 och de skyldigheter som anges i avsnitt 5 i kapitel E i bilaga VIII till denna förordning, inklusive de skyldigheter som härrör från de tillhörande förfaranden som fastställts av operatören.”.

2. Bilagorna I, II, III, IV, V, VI, VII och VIII till förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras i enlighet med bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

Datum för ikraftträdande och tillämpning

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

Följande punkter i bilagan ska gälla från och med den 25 september 2019:

- Punkt 4 a.
- Punkt 6 b.
- Punkt 8 b.

Följande punkter i punkt 4 i bilagan ska gälla från och med den 5 november 2020.

- Punkt c.
- Punkt d.
- Punkt e.
- Punkt f.
- Punkt g.
- Punkt n.
- Punkt q.

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

Utfärdad i Bryssel den 1 augusti 2019.

På kommissionens vägnar

Jean-Claude JUNCKER

Ordförande

BILAGA

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

(1) Bilaga I (Definitioner av begrepp som används i bilagorna II–VIII) ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkt ska läggas till som punkt 22a:

"22a. *ljudregistrator (cockpit voice recorder, CVR)*: en kraschskyddad registrator som använder en kombination av mikrofoner och annan audioinput och digital input för att samla in och registrera ljudmiljön i cockpit samt kommunikation till, från och mellan flygbesättningsmedlemmarna."

b) Punkt 25 ska ersättas med följande:

"25. *kontaminerad bana (contaminated runway)*: en bana där en betydande del av dess yta (i isolerade områden eller ej) inom den längd och bredd som används är täckt av en eller flera av de ämnen som förtecknas under deskriptorerna för banförhållande."

c) Punkt 32 ska utgå.

d) Punkt 42 ska ersättas med följande:

"42. *torr bana (dry runway)*: en bana vars yta är fri från synlig fukt och inte är kontaminerad inom det område som är avsett att användas."

e) Följande punkt ska läggas till som punkt 49b:

"49b. *färdregistrator (flight data recorder, FDR)*: en kraschskyddad registrator som använder en kombination av datakällor för att samla in och registrera parametrar som avspeglar luftfartygets tillstånd och prestanda."

f) Följande punkt ska läggas till som punkt 49c:

"49c *registrator (flight recorder)*: apparat för registrering som är installerad i ett luftfartyg i syfte att underlätta haveriutredningar vid olyckor eller tillbud."

g) Följande punkt ska läggas till som punkt 70 a:

"70a. *landningssträcka vid ankomsttiden (landing distance at time of arrival, LDTA)*: en landningssträcka som är uppnåelig i normal drift på grundval av data om landningsprestanda och tillhörande procedurer fastställda för de rådande förhållandena vid tidpunkten för landning."

h) Följande punkt ska läggas till som punkt 103c:

"103c. *rapport om banförhållanden (runway condition report, RCR)*: en uttömmande standardiserad rapport om banförhållandena och deras inverkan på flygplanets landnings- och startprestanda, uttryckt i form av koder för banförhållanden."

i) Följande punkt ska läggas till som punkt 107 a:

"107a. *särskilt preparerad vinterbana (specially prepared winter runway)*: en bana med en torr frusen yta av packad snö eller is som har behandlats med sand eller grus eller som har behandlats mekaniskt för att förbättra banfriktionen."

j) Punkt 128 ska ersättas med följande:

"128. *våt bana (wet runway)*: en bana vars yta är täckt av någon form av synlig fuktighet eller synligt vatten upp till och med 3 millimeters djup inom det område som är avsett att användas."

(2) I bilaga II (Del-ARO) ska tillägg II ska ersättas med följande:

”Tillägg II

DRIFTSSPECIFIKATIONER (med förbehåll för de godkända förhållandena i drifthandboken)				
Kontaktuppgifter för utfärdande myndighet Tfn ⁽¹⁾ : _____ ; Fax _____ ; E-post: _____				
Drifttillstånd (AOC) ⁽²⁾ :	Operatörens namn ⁽³⁾ :	Datum ⁽⁴⁾ :	Underskrift:	
Verksam under beteckningen				
Nummer på driftsspecifikationer:				
Luftfartygsmodell ⁽⁵⁾ : Registreringsbeteckningar ⁽⁶⁾ :				
Typer av verksamhet: Kommersiell verksamhet <input type="checkbox"/> Passagerare <input type="checkbox"/> Frakt <input type="checkbox"/> Övrigt ⁽⁷⁾ : _____				
Operationsområde ⁽⁸⁾ :				
Särskilda begränsningar ⁽⁹⁾ :				
Särskilda godkännanden:	Ja	Nej	Specifikation ⁽¹⁰⁾	Anmärkningar
Farligt gods	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Verksamhet vid låga siktvärden Start Inflygning och landning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹¹⁾ ... RVR ⁽¹²⁾ : m DA/H: ft RVR: m	
RVR ⁽¹³⁾ : <input type="checkbox"/> Ej tillämpligt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹⁴⁾ <input type="checkbox"/> Ej tillämpligt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maximal diversions-tid ⁽¹⁵⁾ : min.	
Komplexa navigeringsspecifikationer för PBN-verksamhet ⁽¹⁶⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁷⁾
Minimikrav på navigeringsprestanda	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Verksamhet med enmotoriga turbinmotorflygplan under mörker eller under instrumentväderförhållanden (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽¹⁸⁾	
Helikopterverksamhet med NVIS-stöd	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
HHO-verksamhet (vinschoperation utförd från helikopter)	<input type="checkbox"/>			
HEMS-verksamhet (ambulansflygning med helikopter)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Helikopterverksamhet till havs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Kabinbesättningsutbildning ⁽¹⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Utfärdande av kabinbesättningsintyg ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Användning av EFB-tillämpningar av typ B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(21)	
Fortsatt luftvärdighet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(22)	
Övrigt ⁽²³⁾				

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

(2) Ange numret på det aktuella drifttillståndet (AOC).

(3) Ange operatörens registrerade namn och firmanamn (om detta avviker från det registrerade namnet). Ange 'VUB' före firmanamnet. (Det står för 'verksam under beteckningen').

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

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

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

(7) Specificera annan transporttyp (t.ex. ambulansflygning).

(8) Ange geografiska områden för tillåten verksamhet (med hjälp av geografiska koordinater eller specifika sträckor, flyginformationsregion eller nations- eller regiongränser).

(9) Ange tillämpliga särskilda begränsningar (t.ex. endast VFR, endast under dager etc.).

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

(11) Ange tillämplig kategori av precisionsinflygning: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB eller CAT IIIC. Lägsta bansynvidd (RVR) anges i meter och beslutshöjden (DH) i fot. En rad används per angiven inflygningskategori.

(12) Ange lägsta godkända bansynvidd vid start (RVR) i meter. En rad per godkännande får användas om olika godkännanden har beviljats.

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

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

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

(16) Prestandabaserad navigation (PBN): en rad används för varje komplext särskilt PBN-godkännande (t.ex. RNP AR APCH), med tillämpliga begränsningar som anges i kolumnerna 'Specifikation' och/eller 'Anmärkningar'. Procedurspecifika godkännanden av specifika RNP AR APCH-procedurer får anges antingen i driftspecifikationerna eller i drifthandboken. I det sistnämnda fallet måste de relaterade driftspecifikationerna innehålla en hänvisning till respektive sida i drifthandboken.

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

(18) Ange den specifika kombinationen av flygplansskrov och motor.

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

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

(21) Infoga förteckningen över EFB-tillämpningar av typ B tillsammans med hänvisningen för EFB-maskinvaran (för bärbara EFB). Förteckningen finns antingen i driftspecifikationerna eller i drifthandboken. I det sistnämnda fallet måste de relaterade driftspecifikationerna innehålla en hänvisning till respektive sida i drifthandboken.

(22) Namnet på den person eller organisation som ansvarar 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 förordning (EU) nr 1321/2014.

(23) Här kan andra godkännanden eller upplysningar anges, med en rad (eller ett stycke med flera rader) för varje tillstånd (t.ex. kortlandningar, verksamhet med branta inflygningar, reducerad men tillräcklig landningssträcka, 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).
EASA-BLANKETT 139 utgåva 6."

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

a) Punkt ORO.GEN.310 f.3 ska ersättas med följande:

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

b) Punkt ORO.SEC.100 ska ersättas med följande:

"ORO.SEC.100 Luftfartsskydd i cockpit – flygplan

- a) I ett flygplan utrustat med en säker cockpitdörr ska denna dörr vara möjlig att låsa. Angivna metoder ska göra det möjligt för kabinpersonalen att etablera kontakt med flygbesättningen vid misstänkt aktivitet eller brott mot säkerheten i kabinen.
- b) Samtliga passagerarflygplan som används i kommersiell transport av passagerare ska vara utrustade med en godkänd säker cockpitdörr som kan låsas och låsas upp från varje pilotsäte och är konstruerad så att den uppfyller tillämpliga luftvärdighetskrav, om sådana flygplan tillhör någon av följande kategorier:
 - 1) Flygplan med en MCTOM som överstiger 54 500 kg.
 - 2) Flygplan med en MCTOM som överstiger 45 500 kg och har en MOPSC på mer än 19.
 - 3) Flygplan med en MOPSC på mer än 60.
- c) I samtliga flygplan som är utrustade med en säker cockpitdörr i enlighet med punkt b ska
 - 1) den dörren vara stängd innan motorerna startas för avgång och när så erfordras enligt säkerhetsrutinerna eller på befälhavarens order vara låst till dess att motorerna har stängts av efter landning, med undantag för när det i enlighet med nationella program för civilt luftfartsskydd anses vara nödvändigt för behöriga personer att komma in i och lämna cockpit,
 - 2) det vara möjligt att från varje pilotsäte övervaka hela dörrområdet utanför cockpit för att de personer som begär att få komma in i cockpit ska kunna identifieras och för att kunna upptäcka misstänkt beteende eller ett potentiellt hot."

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

a) Punkt CAT.GEN.MPA.195 ska ersättas med följande:

"CAT.GEN.MPA.195 Hantering av registreringar från registratorer: bevarande, registrering, skydd och användning

- a) Efter en olycka, ett allvarligt tillbud eller en händelse som identifierats av den utredande myndigheten, ska operatören av ett luftfartyg bevara registratorernas registrerade data i original under en period av 60 dagar eller till dess att den utredande myndigheten ger andra anvisningar.
- b) Operatören ska genomföra funktionsprovningar och utvärderingar av registreringarna för att säkerställa den fortsatta funktionsdugligheten hos de registratorer som måste medföras enligt denna förordning.
- c) Operatören ska säkerställa att registreringarna av flygparametrar och kommunikationsmeddelanden via datalänk som måste registreras i registratorer bevaras. För provningen och underhållet av dessa registratorer får emellertid upp till en timme av de vid tiden för provningen äldsta registrerade uppgifterna raderas.
- d) Operatören ska inneha och upprätthålla uppdaterad dokumentation med den information som krävs för att omvandla rådata till flygparametrar som uttrycks i tekniska enheter.
- e) Operatören ska tillgängliggöra alla registreringar från registratorer som har bevarats, om den behöriga myndigheten har beslutat detta.
- f) Utan att det påverkar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och förordning (EU) 2016/679 (*) gäller följande:
 - 1) Utom för att säkerställa registratorers funktionsduglighet får ljudregistreringar från en registrator inte lämnas ut eller användas såvida inte samtliga följande villkor är uppfyllda:
 - i) Det finns ett förfarande för hantering av sådana ljudregistreringar och utskrifter av dessa.

- ii) Alla berörda besättningsmedlemmar och all berörd underhållspersonal har gett sitt samtycke i förväg.
 - iii) Sådana ljudregistreringar används endast för att upprätthålla eller förbättra säkerheten.
- 1a) När operatören inspekterar ljudregistreringar från registratorer för att säkerställa registratorers funktionsduglighet, ska denne skydda information av privat natur på dessa ljudregistreringar och se till att registreringarna inte lämnas ut eller används för andra syften än för att säkerställa registratorers funktionsduglighet.
- 2) Flygparametrar eller datalänkmeddelanden som registrerats av en registrator får inte användas för andra syften än för utredning av en olycka eller ett tillbud som omfattas av obligatorisk rapportering, såvida inte sådana registreringar uppfyller något av följande villkor:
- i) De används av operatören endast för luftvärdighets- eller underhållsändamål.
 - ii) De är avidentifierade.
 - iii) De lämnas ut genom säkra förfaranden.
- 3) Utom för att säkerställa registratorers funktionsduglighet får bilder från cockpit som är registrerade av en registrator inte lämnas ut eller användas såvida inte samtliga följande villkor är uppfyllda:
- i) Det finns ett förfarande för hantering av sådana bildregistreringar.
 - ii) Alla berörda besättningsmedlemmar och all berörd underhållspersonal har gett sitt samtycke i förväg.
 - iii) Sådana bildregistreringar används endast för att upprätthålla eller förbättra säkerheten.
- 3a) När bilder från cockpit som är registrerade av en registrator inspekteras för att säkerställa registratorns funktionsduglighet gäller följande:
- i) Dessa bilder får inte lämnas ut eller användas för andra syften än för att säkerställa registratorers funktionsduglighet.
 - ii) Om besättningsmedlemmars kroppsdelar kan synas på bilderna ska operatören säkerställa skyddet av information av privat natur avseende dessa bilder.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1)."

b) Punkt CAT.OP.MPA.140 ska ändras på följande sätt:

— Punkt a ska ersättas med följande:

"a) Om den behöriga myndigheten inte gett ett godkännande i enlighet med kapitel F i bilaga V (Part-SpA), får operatören inte bruka ett tvåmotorigt flygplan på en flygväg med någon punkt på större avstånd från en användbar flygplats, under standardförhållanden vid vindstilla, än den lämpliga distansen för den aktuella flygplanstypen bland följande:

- 1) För flygplan i prestandaklass A med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av 20 eller fler passagerare, den distans som motsvarar 60 minuters flygning med den marschfart för flygning med en motor ur funktion (OEI) som är fastställd i enlighet med punkt b.
- 2) För flygplan i prestandaklass A med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av högst 19 passagerare, den distans som motsvarar 120 minuters flygning, eller för jetflygplan 180 minuters flygning om den behöriga myndigheten godkänt detta, med den marschfart för flygning med en motor ur funktion (OEI) som är fastställd i enlighet med punkt b.
- 3) För flygplan i prestandaklass B eller C, det minsta av följande:
 - i) Den distans som motsvarar 120 minuters flygning med marschfart för flygning med en motor ur funktion (OEI) som är fastställd i enlighet med punkt b.
 - ii) 300 NM."

— Punkt d ska ersättas med följande:

"d) För att erhålla det godkännande som avses i punkt a.2 ska operatören styrka att

- 1) förfaranden för färdplanering och avgång har fastställts,

- 2) Särskilda instruktioner och förfaranden för underhåll har fastställts och tagits med i operatörens underhållsprogram för luftfartyget för att säkerställa de avsedda nivåerna för fortsatt luftvärdighet och tillförlitlighet hos flygplanet inbegripet dess motorer, i enlighet med bilaga I (Del-M) till förordning (EU) nr 1321/2014, inklusive
- i) ett program för motorns oljeförbrukning,
 - ii) ett program för övervakning av motorns skick.”.
- c) Punkt CAT.OP.MPA.300 ska ersättas med följande:

”CAT.OP.MPA.300 Förutsättningar för inflygning och landning – flygplan

Innan en inflygning för landning påbörjas ska befälhavaren

- a) förvissa sig om att vädret vid flygplatsen och förhållandena på den bana som avses användas med beaktande av prestandauppgifterna i drifhandboken, enligt den information som är tillgänglig för honom eller henne, inte kommer att förhindra säker inflygning, landning eller avbruten inflygning,
 - b) genomföra en bedömning av landningssträcka i enlighet med punkt CAT.OP.MPA.303.”.
- d) Följande punkt ska läggas till som punkt CAT.OP.MPA.301:

”CAT.OP.MPA.301 Förutsättningar för inflygning och landning – helikoptrar

Innan en inflygning för landning påbörjas ska befälhavaren förvissa sig om att vädret vid flygplatsen och förhållandena i det start- och landningsområde (Final Approach and Take-Off area, FATO) som avses användas med beaktande av prestandauppgifterna i drifhandboken, enligt den information som är tillgänglig för honom eller henne, inte kommer att förhindra säker inflygning, landning eller avbruten inflygning.”.

- e) Följande punkt ska läggas till som punkt CAT.OP.MPA.303:

”CAT.OP.MPA.303 Kontroll, under flygning, av landningssträckan vid ankomsttiden – flygplan

- a) Ingen inflygning för landning ska fortsätta såvida inte den tillgängliga landningssträckan (Landing Distance Available, LDA) på den avsedda banan är minst 115 % av landningssträckan vid den beräknade tidpunkten för landning, fastställd i enlighet med prestandainformationen för bedömningen av landningssträcka vid ankomsttiden (Landing Distance at Time of Arrival, LDTA) och inflygningen för landning genomförs med flygplan i prestandaklass A som certifierats i enlighet med någon av följande certifieringsspecifikationer, såsom anges i typcertifikatet:
 - (1) CS-25 eller motsvarande.
 - (2) CS-23 på nivå 4 med prestandanivå 'Hög hastighet' eller motsvarande.
- b) För andra flygplan i prestandaklass A än de som avses i punkt a ska ingen inflygning för landning fortsätta, utom i någon av följande situationer:
 - (1) LDA på den avsedda banan är minst 115 % av landningssträckan vid den beräknade tidpunkten för landning, fastställd i enlighet med prestandainformationen för bedömningen av LDTA.
 - (2) Om prestandainformation för bedömningen av LDTA inte är tillgänglig, är LDA på den avsedda banan vid den beräknade tidpunkten för landning minst den erforderliga landningssträcka som fastställts i enlighet med punkt CAT.POL.A.230 eller punkt CAT.POL.A.235, beroende på vad som är tillämpligt.
- c) För flygplan i prestandaklass B ska ingen inflygning för landning fortsätta, utom i någon av följande situationer:
 - (1) LDA på den avsedda banan är minst 115 % av landningssträckan vid den beräknade tidpunkten för landning, fastställd i enlighet med prestandainformationen för bedömningen av LDTA.
 - (2) Om prestandainformation för bedömningen av LDTA inte är tillgänglig, är LDA på den avsedda banan vid den beräknade tidpunkten för landning minst den erforderliga landningssträcka som fastställts i enlighet med punkt CAT.POL.A.330 eller punkt CAT.POL.A.335, beroende på vad som är tillämpligt.

- d) För flygplan i prestandaklass C ska ingen inflygning för landning fortsätta, utom i någon av följande situationer:
- (1) LDA på den avsedda banan är minst 115 % av landningssträckan vid den beräknade tidpunkten för landning, fastställd i enlighet med prestandainformationen för bedömningen av LDТА.
 - (2) Om prestandainformation för bedömningen av LDТА inte är tillgänglig, är LDA på den avsedda banan vid den beräknade tidpunkten för landning minst den erforderliga landningssträcka som fastställs i enlighet med punkt CAT.POL.A.430 eller punkt CAT.POL.A.435, beroende på vad som är tillämpligt.
- e) Prestandainformation för bedömningen av LDТА ska vara baserad på godkända data som finns i flyghandboken (AFM). Om godkända data som finns i flyghandboken (AFM) är otillräckliga för bedömningen av LDТА, ska de kompletteras med andra data som fastställs antingen i enlighet med tillämpliga certifieringsstandarder för flygplan eller i linje med de godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) som utfärdats av byrån.
- f) Operatören ska i drifhandboken ange prestandainformationen för bedömningen av LDТА och de antaganden som gjorts för dess utarbetande, inbegripet andra data som, i enlighet med punkt e, får användas för att komplettera de data som finns i flyghandboken.”
- f) Följande punkt ska läggas till som punkt CAT.OP.MPA.311:

”CAT.OP.MPA.311 Rapportering om bromsverkan på bana

När den bromsverkan som konstateras under utrullningen inte är så bra som den som rapporterats av flygplatsoperatören i rapporten om banförhållanden (Runway Condition Report, RCR), ska befälhavaren underrätta flygtrafikledningstjänsten (ATS) genom en speciell rapport (AIREP) så snart det är praktiskt genomförbart.”

- g) I punkt CAT.POL.A.105 ska punkt d ersättas med följande:
- ”d) Operatören ska beakta kartnoggrannheten vid bedömning av huruvida startkraven i tillämpliga kapitel uppfylls.”
- h) I punkt CAT.POL.A.105 ska punkt e utgå.
- i) I punkt CAT.POL.A.215 ska punkterna b, c och d ersättas med följande:
- ”b) Nettoflygbanan ska ha en positiv gradient på en höjd av minst 1 000 ft över all terräng och alla hinder längs sträckan inom ett avstånd av 9,3 km (5 NM) på ömse sidor av den planerade färdvägen.
- c) Nettoflygbanan ska medge att flygplanet fortsätter flygningen från marschhöjden till en flygplats där landning kan utföras i enlighet med punkt CAT.POL.A.230 eller CAT.POL.A.235, beroende på vad som är tillämpligt. Nettoflygbanan med minst 2 000 ft vertikal marginal ska gå fri från all terräng och alla hinder längs sträckan inom ett avstånd av 9,3 km (5 NM) på ömse sidor av den planerade färdvägen, med beaktande av följande:
- 1) Motorbortfallet ska antas ske vid den mest kritiska punkten längs sträckan.
 - 2) Hänsyn tas till vindarnas påverkan på flygbanan.
 - 3) Dumpning av bränsle är tillåten i en omfattning som medger att flygplatsen där flygplanet antas landa efter motorbortfall kan nås med föreskrivna bränslereserver i enlighet med punkt CAT.OP.MPA.150, lämpliga för en alternativflygplats, om ett säkert förfarande används.
 - 4) Den flygplats där flygplanet antas landa efter motorbortfall ska uppfylla följande kriterier:
 - i) Prestandakraven för den förväntade landningsmassan ska vara uppfyllda.
 - ii) Väderrapporter eller väderprognoser och rapporter om banförhållanden ska visa att en säker landning kan genomföras vid den beräknade tiden för landning.
 - 5) Om flyghandboken (AFM) inte innehåller uppgifter om nettoflygbanan, ska bruttoflygbanan med OEI minskas med en stiggradient på 1,1 % för tvåmotoriga flygplan, 1,4 % för tremotoriga flygplan och 1,6 % för fyrmotoriga flygplan.
- d) Operatören ska öka sidomarginalerna som anges i punkterna b och c till 18,5 km (10 NM) om navigationsnoggrannheten inte uppfyller minst navigeringsspecifikation RNAV 5.”

- j) Punkt CAT.POLA.220 ska ersättas med följande:

"CAT.POLA.220 På sträcka – flygplan med tre eller fler motorer, två motorer ur funktion

- a) Ett flygplan med tre eller fler motorer ska inte vara borta från en flygplats vid vilken kraven i punkterna CAT.POLA.230 eller CAT.POLA.235 a för den förväntade landningsmassan är uppfyllda i enlighet därmed, vid någon punkt längs den planerade färdvägen i mer än 90 minuter, med alla motorer på marscheffekt eller dragkraft, beroende på vad som är tillämpligt, vid standardtemperatur och vindstilla, såvida inte punkterna b-f i denna punkt är uppfyllda.
- b) Uppgifterna om nettoflygbanan med två motorer ur funktion ska medge att flygplanet under förväntade meteorologiska förhållanden fortsätter flygningen från den punkt där två motorer antas sluta fungera samtidigt till en flygplats vid vilken det är möjligt att landa till fullt stopp med föreskrivna förfaranden för landning med två motorer ur funktion. Nettoflygbanan ska vertikalt gå fri med minst 2 000 ft från all terräng och alla hinder längs sträckan inom ett avstånd av 9,3 km (5 NM) på ömse sidor av den avsedda flygvägen. På flyghöjder och under meteorologiska förhållanden som kräver att system för skydd mot is används ska hänsyn tas till hur dessa system påverkar nettoflygbanan. Om navigeringsnoggrannheten inte uppfyller minst navigeringsspecifikationen RNAV 5, ska operatören öka den föreskrivna sidomarginal som anges i den andra meningen till 18,5 km (10 NM).
- c) De två motorerna ska antas sluta fungera på den mest kritiska punkten av den del av sträckan där flygplanet har brukats mer än 90 minuter, med alla motorer på marscheffekt eller dragkraft, beroende på vad som är tillämpligt, vid standardtemperatur och vindstilla, åtskilt från den flygplats som avses i punkt a.
- d) Nettoflygbanan ska ha en positiv gradient på en höjd av 1 500 ft över den flygplats där landningen antas utföras efter det att två motorer slutat fungera.
- e) Om ett säkert dumpningsförfarande används är dumpning av bränsle tillåten i en omfattning som medger att flygplatsen kan nås med föreskrivna bränslereserver enligt punkt f.
- f) Flygplanets förväntade massa vid den punkt där de två motorerna antas sluta fungera får inte underskrida den massa som innefattar tillräcklig mängd bränsle för att fortsätta flygningen till en flygplats där landning kan antas ske och anlända dit på en höjd av minst 450 m (1 500 ft) direkt över landningsområdet och därefter flyga i 15 minuter på marscheffekt eller dragkraft, beroende på vad som är tillämpligt."
- k) Punkt CAT.POLA.230 ska ersättas med följande:

"CAT.POLA.230 Landning – torra banor

- a) Flygplanets landningsmassa för den beräknade landningstiden på destinationsflygplatsen och varje alternativ-flygplats, bestämd i enlighet med punkt CAT.POLA.105 a, ska medge landning till fullt stopp från en höjd av 50 ft över tröskeln enligt följande:
- (1) För flygplan med jetmotorer: inom 60 % av tillgänglig landningssträcka (LDA).
 - (2) För flygplan med turbopropmotorer: inom 70 % av tillgänglig landningssträcka (LDA).
 - (3) Genom undantag från punkterna a.1 och a.2, för flygplan som är godkända för verksamhet med reducerad landningssträcka enligt punkt CAT.POLA.255: inom 80 % av tillgänglig landningssträcka (LDA).
- b) För förfaranden för brant inflygning ska operatören använda underlag för landningssträcka beräknat i enlighet med punkt a.1 eller a.2, beroende på vad som är tillämpligt, grundat på en passagehöjd över tröskeln som underskrider 60 ft men inte 35 ft och följa punkt CAT.POLA.245.
- c) För kortlandningar ska operatören använda underlag för landningssträcka beräknat i enlighet med punkt a.1 eller a.2, beroende på vad som är tillämpligt, och följa CAT.POLA.250.
- d) När landningsmassan fastställs ska operatören beakta följande:
- (1) Högst 50 % av motvindskomponenten eller minst 150 % av medvindskomponenten.
 - (2) Korrigeringar enligt flyghandboken (AFM).

- e) För flygplanets avgång ska flygplanet antingen
 - (1) landa på den mest gynnsamma banan, vid vindstilla,
 - (2) landa på den bana som det mest troligt anvisas med beaktande av sannolik vindhastighet och vindriktning, flygplanets manövreringsegenskaper på marken samt andra förhållanden, till exempel landningshjälpmedel och terräng.
- f) Om operatören inte kan uppfylla punkt e.2 för destinationsflygplatsen, får ett flygplan endast avgå om en alternativflygplats är angiven som medger att ett av följande kan uppfyllas fullt ut:
 - (1) Punkterna a–d, om banan vid den beräknade ankomsttiden är torr.
 - (2) Punkterna CAT.POLA.235 a–d, om banan vid den beräknade ankomsttiden är våt eller kontaminerad.”.
- l) Punkt CAT.POLA.235 ska ersättas med följande:

”CAT.POLA.235 Landning – våta och kontaminerade banor

- a) När tillämpliga väderrapporter eller väderprognoser, eller båda, visar att banan kan vara våt vid den beräknade ankomsttiden, ska den tillgängliga landningssträckan (LDA) vara en av följande sträckor:
 - (1) En landningssträcka som anges i flyghandboken (AFM) för användning på våta banor vid starttidpunkten, men inte kortare än den som krävs i punkt CAT.POLA.230 a.1 eller a.2, beroende på vad som är tillämpligt.
 - (2) Om en landningssträcka inte anges i flyghandboken (AFM) för användning på våta banor vid starttidpunkten: minst 115 % av den erforderliga landningssträckan, fastställd i enlighet med punkt CAT.POLA.230 a.1 eller a.2, beroende på vad som är tillämpligt.
 - (3) En landningssträcka som är kortare än den som krävs i punkt a.2, men inte kortare än den som krävs i punkt CAT.POLA.230 a.1 eller a.2, beroende på vad som är tillämpligt, om banan har specifika friktionsförbättrande egenskaper och flyghandboken (AFM) inbegriper särskild tilläggsinformation för landningssträcka på den typen av bana.
 - (4) Genom undantag från punkterna a.1, a.2 och a.3, för flygplan som är godkända för verksamhet med reducerad landningssträcka enligt punkt CAT.POLA.255: den landningssträcka som fastställs i enlighet med punkt CAT.POLA.255 b.2 v B.
- b) När tillämpliga väderrapporter eller väderprognoser visar att banan kan vara kontaminerad vid den beräknade ankomsttiden, ska den tillgängliga landningssträckan (LDA) vara en av följande sträckor:
 - (1) Minst den landningssträcka som bestämts enligt punkt a, eller minst 115 % av den landningssträcka som fastställts i enlighet med godkänt underlag för landningssträcka på kontaminerad bana eller motsvarande underlag, varvid den längsta sträckan ska gälla.
 - (2) På särskilt preparerade vinterbanor får en landningssträcka som är kortare än den som krävs i punkt b.1, men inte kortare än vad som krävs i punkt a, användas om flyghandboken (AFM) inbegriper särskild tilläggsinformation om landningssträckor på kontaminerade banor. En sådan landningssträcka ska vara minst 115 % av den landningssträcka som anges i flyghandboken (AFM).
- c) Genom undantag från punkt b behöver ökningen på 15 % inte tillämpas om den redan är inkluderad i det godkända underlaget för landningssträcka eller motsvarande underlag.
- d) För punkterna a och b ska kriterierna i punkterna CAT.POLA.230 b, c och d tillämpas i enlighet därmed.
- e) För flygplanets avgång ska flygplanet antingen
 - (1) landa på den mest gynnsamma banan, vid vindstilla,
 - (2) landa på den bana som det mest troligt anvisas med beaktande av sannolik vindhastighet och vindriktning, flygplanets manövreringsegenskaper på marken samt andra förhållanden, till exempel landningshjälpmedel och terräng.
- f) Om operatören inte kan uppfylla punkt e.1 för en destinationsflygplats där tillämpliga väderrapporter eller väderprognoser visar att banan kan vara kontaminerad vid den beräknade ankomsttiden och där en landning är beroende av en specifik vindkomponent, får ett flygplan avgå endast om två alternativflygplatser är angivna.

- g) Om operatören inte kan uppfylla punkt e.2 för en destinationsflygplats där tillämpliga väderrapporter eller väderprognoser visar att banan kan vara våt eller kontaminerad vid den beräknade ankomsttiden, får ett flygplan avgå endast om en alternativflygplats är angiven.
- h) För punkterna f och g ska de angivna alternativflygplatserna medge uppfyllande av ett av följande:
- (1) Punkterna CAT.POL.A.230 a–d, om banan vid den beräknade ankomsttiden är torr.
 - (2) Punkterna CAT.POL.A.235 a–d, om banan vid den beräknade ankomsttiden är våt eller kontaminerad.”
- m) I punkt CAT.POL.A.250 b ska följande punkt infogas som punkt 11a:
- ”11a. Landning med reducerad men tillräcklig landningssträcka i enlighet med CAT.POL.A.255 är förbjuden.”
- n) Följande punkt ska läggas till som punkt CAT.POL.A.255:

”CAT.POL.A.255 Godkännande av landning med reducerad men tillräcklig landningssträcka

- a) En flygplansoperatör får genomföra landningar inom 80 % av den tillgängliga landningssträckan (LDA) om den uppfyller följande villkor:
- 1) Flygplanet har en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av högst 19 passagerare.
 - 2) Flygplanet har ett lämplighetsuttalande för reducerad men tillräcklig landningssträcka i flyghandboken (AFM).
 - 3) Flygplanet används i icke-reguljär kommersiell flygtransport på begäran.
 - 4) Flygplanets landningsmassa medger en landning till fullt stopp inom den reducerade landningssträckan.
 - 5) Operatören har erhållit ett förhandsgodkännande från den behöriga myndigheten.
- b) För att erhålla det godkännande som avses i punkt a.5 ska operatören styrka en av följande omständigheter:
- 1) Att en riskbedömning har genomförts för att visa att en säkerhetsnivå som är likvärdig med den som avses i punkt CAT.POL.A.230 a.1 eller a.2, beroende på vad som är tillämpligt, har uppnåtts.
 - 2) Att följande villkor är uppfyllda:
 - i) Särskilda inflygningsprocedurer, exempelvis branta inflygningar, planerade passagehöjder över 60 ft eller under 35 ft, verksamhet vid låga siktvärden, inflygningar som inte omfattas av kriterier för stabiliserad inflygning och som är godkända enligt punkt CAT.OP.MPA.115 a, är förbjudna.
 - ii) Kortlandningar i enlighet med CAT.POL.A.250 är förbjudna.
 - iii) Landning på kontaminerade banor är förbjudna.
 - iv) En tillfredsställande utbildnings-, kontroll- och övervakningsprocess för flygbesättningen har inrättats.
 - v) Ett program för analys av landning (Aerodrome Landing Analysis Programme, ALAP) har inrättats av operatören för att säkerställa att följande villkor är uppfyllda:
 - A) Ingen medvind har förutspåtts för den förväntade ankomsttiden.
 - B) Om banan förutspås vara våt vid den förväntade ankomsttiden, ska landningssträckan vid starttidpunkten antingen fastställas i enlighet med punkt CAT.OP.MPA.303 a eller b, beroende på vad som är tillämpligt, eller vara 115 % av den landningssträcka som fastställts för torra banor, varvid den längsta sträckan gäller.
 - C) Kontaminerad bana förutspås inte för den förväntade ankomsttiden.
 - D) Ogynnsamma väderförhållanden förutspås inte för den förväntade ankomsttiden.
 - vi) All utrustning som påverkar landningsprestanda är i funktion innan flygningen påbörjas.

- vii) Flygbesättningen består av minst två behöriga och utbildade piloter som har aktuell erfarenhet av landning med reducerad men tillräcklig landningssträcka.
 - viii) På grundval av de rådande förhållandena för den avsedda flygningen ska befälhavaren fatta det slutgiltiga beslutet om att genomföra en landning med reducerad men tillräcklig landningssträcka, och på samma grundval får befälhavaren besluta att inte göra detta när han eller hon bedömer att det finns flygsäkerhetsskäl mot en sådan landning.
 - ix) Ytterligare flygplatsvillkor, om de har specificerats av den behöriga myndighet som har certifierat flygplatsen, med beaktande av inflygningsområdets orografiska egenskaper, tillgängliga inflygningshjälpmedel och överväganden i fråga om avbruten inflygning och avbruten landning.”.
- o) Punkt CAT.POLA.330 ska ersättas med följande:

”CAT.POLA.330 Landning – torra banor

- a) Flygplanets landningsmassa, bestämd i enlighet med punkt CAT.POLA.105 a för den beräknade landningstiden på destinationsflygplatsen och varje alternativflygplats, ska medge landning till fullt stopp från en höjd av 50 ft över tröskeln inom 70 % av den tillgängliga landningssträckan (LDA).
 - b) Genom undantag från punkt a, och om punkt CAT.POLA.355 uppfylls, ska flygplanets landningsmassa, bestämd i enlighet med punkt CAT.POLA.105 a för den beräknade landningstiden på destinationsflygplatsen, medge landning till fullt stopp från en höjd av 50 ft över tröskeln inom 80 % av den tillgängliga landningssträckan (LDA).
 - c) När landningsmassan fastställs ska operatören beakta följande:
 - 1) Höjd vid flygplatsen.
 - 2) Högst 50 % av motvindskomponenten eller minst 150 % av medvindskomponenten.
 - 3) Typ av banyta.
 - 4) Banlutning i landningsriktningen.
 - d) För procedurer för brant inflygning ska operatören använda underlag för landningssträcka beräknat i enlighet med punkt a, grundat på en passagehöjd över tröskeln som underskrider 60 ft men inte 35 ft, och följa punkt CAT.POLA.345.
 - e) För kortlandningar ska operatören använda underlag för landningssträcka beräknat i enlighet med punkt a och följa punkt CAT.POLA.350.
 - f) För flygplanets avgång ska flygplanet antingen
 - 1) landa på den mest gynnsamma banan, vid vindstilla,
 - 2) landa på den bana som det mest troligt anvisas med beaktande av sannolik vindhastighet och vindriktning, flygplanets manövreringsegenskaper på marken samt andra förhållanden, till exempel landningshjälpmedel och terräng.
 - g) Om operatören inte kan uppfylla punkt f.2 för destinationsflygplatsen, får ett flygplan avgå endast om en alternativflygplats är angiven som medger att punkterna a–f kan uppfyllas fullt ut.”.
- p) Punkt CAT.POLA.335 ska ersättas med följande:

”CAT.POLA.335 Landning – våta och kontaminerade banor

- a) När tillämpliga väderrapporter eller väderprognoser visar att banan kan vara våt vid den beräknade ankomsttiden, ska den tillgängliga landningssträckan (LDA) vara en av följande sträckor:
 - (1) En landningssträcka som anges i flyghandboken (AFM) för användning på våta banor vid starttidpunkten, men inte kortare än den som krävs i punkt CAT.POLA.330.
 - (2) Om en landningssträcka inte anges i flyghandboken (AFM) för användning på våta banor vid starttidpunkten: minst 115 % av den erforderliga landningssträckan, fastställd i enlighet med punkt CAT.POLA.330 a.

- (3) En landningssträcka som är kortare än den som krävs i punkt a.2, men inte kortare än den som krävs i punkt CAT.POLA.330 a, beroende på vad som är tillämpligt, om banan har specifika friktionsförbättrande egenskaper och flyghandboken (AFM) inbegriper särskild tilläggsinformation för landningssträcka på den typen av bana.
- (4) Genom undantag från punkterna a.1, a.2 och a.3, för flygplan som är godkända för verksamhet med reducerad landningssträcka enligt punkt CAT.POLA.355: den landningssträcka som fastställs i enlighet med punkt CAT.POLA.355 b.7 iii.
- b) När tillämpliga väderrapporter eller väderprognoser visar att banan kan vara kontaminerad vid den beräknade ankomsttiden ska landningssträckan inte överstiga tillgänglig landningssträcka (LDA). Operatören ska i drifhandboken ange vilket underlag för landningssträcka som ska tillämpas.”
- q) Följande punkt ska läggas till som punkt CAT.POLA.355:

”CAT.POLA.355 Godkännande av landning med reducerad men tillräcklig landningssträcka

- a) Verksamhet med en landningsmassa hos flygplanet som medger en landning till fullt stopp inom 80 % av den tillgängliga landningssträckan (LDA) kräver förhandsgodkännande från den behöriga myndigheten. Sådant godkännande ska erhållas för varje bana på vilken landning med reducerad men tillräcklig landningssträcka genomförs.
- b) För att erhålla det godkännande som avses i punkt a ska operatören göra en riskbedömning för att visa att en säkerhetsnivå som är likvärdig med den som avses i punkt CAT.POLA.330 a har uppnåtts och att minst följande villkor är uppfyllda:
- 1) Den stat där flygplatsen är belägen har fastställt att det finns ett allmänintresse och operativt behov av verksamheten, antingen beroende på flygplatsens avlägsna läge eller på grund av fysiska begränsningar för förlängningen av banan.
 - 2) Kortlandningar i enlighet med punkt CAT.POLA.350 och inflygningar som inte omfattas av kriterier för stabiliserad inflygning och som är godkända enligt punkt CAT.OP.MPA.115 a är förbjudna.
 - 3) Landning på kontaminerade banor är förbjudna.
 - 4) En särskild kontrollprocedur för sättningsområdet anges i drifhandboken och har genomförts. Denna procedur ska inbegripa lämpliga instruktioner för pådrag och avbruten landning när sättning i det angivna området inte kan utföras.
 - 5) Ett tillfredsställande flygplatsrelaterat utbildnings- och kontrollprogram för flygbesättningen har inrättats.
 - 6) Flygbesättningen är kvalificerad och har aktuell erfarenhet avseende landning med reducerad men tillräcklig landningssträcka vid den berörda flygplatsen.
 - 7) Ett program för analys av landning (Aerodrome Landing Analysis Programme, ALAP) har inrättats av operatören för att säkerställa att följande villkor är uppfyllda:
 - i) Ingen medvind har förutspåtts för den förväntade ankomsttiden.
 - ii) Om banan beräknas vara våt vid den förväntade ankomsttiden, ska landningssträckan vid starttidpunkten fastställas i enlighet med punkt CAT.OP.MPA.303 c eller vara 115 % av den landningssträcka som bestämts för torra banor, varvid den längsta sträckan gäller.
 - iii) Kontaminerad bana förutspås inte för den förväntade ankomsttiden.
 - iv) Ogyynsam väderförhållanden förutspås inte för den förväntade ankomsttiden.
 - 8) Operativa förfaranden har inrättats för att säkerställa att
 - i) all utrustning som påverkar landningsprestanda och landningssträcka är i funktion innan flygningen påbörjas,
 - ii) Retardationsanordningar används på ett korrekt sätt av flygbesättningen.
 - 9) Särskilda underhållsinstruktioner och operativa förfaranden har inrättats för flygplanets retardationsanordningar för att förbättra dessa systems tillförlitlighet.

10) Den slutliga inflygningen och landningen utförs endast under visuella väderförhållanden (VMC).

11) Ytterligare flygplatsvillkor, om de har specificerats av den behöriga myndighet som har certifierat flygplatsen, med beaktande av inflygningsområdets orografiska egenskaper, tillgängliga inflygningshjälpmedel och överväganden i fråga om avbruten inflygning och avbruten landning.”.

r) I punkt CAT.POLA.415 ska punkterna d och e ersättas med följande:

”d) Sidomarginalerna som anges i punkt a ska ökas till 18,5 km (10 NM) om navigationsnoggrannheten inte uppfyller minst navigeringsspecifikation RNAV 5.

e) Dumpning av bränsle är tillåten i en omfattning som medger att flygplatsen där flygplanet antas landa efter motorbortfall kan nås med föreskrivna bränslereserver i enlighet med punkt CAT.OP.MPA.150, lämpliga för en alternativflygplats, om ett säkert förfarande används.”.

s) Punkt CAT.POLA.420 ska ersättas med följande:

”CAT.POLA.420 På sträcka – flygplan med tre eller fler motorer, två motorer ur funktion

a) Ett flygplan med tre eller fler motorer ska inte vara borta från en flygplats vid vilken kraven i punkt CAT.POLA.430 för den förväntade landningsmassan är uppfyllda, vid någon punkt längs den planerade färdvägen i mer än 90 minuter, med alla motorer på marscheffekt eller dragkraft, beroende på vad som är tillämpligt, vid standardtemperatur och vindstilla, såvida inte punkterna b–e i denna punkt är uppfyllda.

b) Den flygbana som anges för med två motorer ur funktion ska medge att flygplanet under förväntade meteorologiska förhållanden kan fortsätta flygningen, fritt från alla hinder inom 9,3 km (5 NM) på ömse sidor om den planerade färdvägen med en vertikal marginal av minst 2 000 ft, till en flygplats vid vilken tillämpliga prestandakrav uppfylls för den förväntade landningsmassan.

c) De två motorerna ska antas sluta fungera på den mest kritiska punkten av den del av sträckan där flygplanet har brukats mer än 90 minuter, med alla motorer på marscheffekt eller dragkraft, beroende på vad som är tillämpligt, vid standardtemperatur och vindstilla, åtskilt från den flygplats som avses i punkt a.

d) Flygplanets förväntade massa vid den punkt där de två motorerna antas sluta fungera får inte underskrida den massa som innefattar tillräcklig mängd bränsle för att fortsätta flygningen till en flygplats där landning kan antas ske och anlända dit på en höjd av minst 450 m (1 500 ft) direkt över landningsområdet och därefter flyga i 15 minuter på marscheffekt eller dragkraft, beroende på vad som är tillämpligt.

e) Flygplanets tillgängliga stighastighet ska vara 150 ft per minut mindre än den specificerade stighastigheten.

f) Sidomarginalerna som anges i punkt b ska ökas till 18,5 km (10 NM) om navigationsnoggrannheten inte uppfyller minst navigeringsspecifikation RNAV 5.

g) Om ett säkert dumpningsförfarande används är dumpning av bränsle tillåten i en omfattning som medger att flygplatsen kan nås med föreskrivna bränslereserver i enlighet med punkt d.”.

t) Punkt 4 i punkt CAT.POLA.430 a ska ersättas med följande:

”4) Banlutning i landningsriktningen.”.

u) I punkt CAT.POLA.435 ska punkt a ersättas med följande:

”a) När tillämpliga väderrapporter eller väderprognoser visar att banan kan vara våt vid den beräknade ankomsttiden, ska den tillgängliga landningssträckan (LDA) vara en av följande sträckor:

1) En landningssträcka som anges i flyghandboken (AFM) för användning på våta banor vid starttidpunkten, men inte kortare än den som krävs i punkt CAT.POLA.430.

2) Om en landningssträcka inte anges i flyghandboken (AFM) för användning på våta banor vid starttidpunkten: minst 115 % av den erforderliga landningssträckan, fastställd i enlighet med punkt CAT.POLA.430.”.

v) I punkt CAT.IDE.A.185 ska följande punkt läggas till som punkt i:

”i) Flygplan som har en MCTOM över 27 000 kg och vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades den 5 september 2022 eller senare ska vara utrustade med en alternativ kraftkälla till vilken ljudregistratorn (CVR) och den cockpitmonterade areamikrofonen kopplas automatiskt om all annan kraftförsörjning till ljudregistratorn skulle avbrytas.”.

w) Följande punkt ska läggas till som punkt CAT.IDE.A.191:

"CAT.IDE.A.191 Registrator med låg vikt

- a) Turbinmotordrivna flygplan med en MCTOM på 2 250 kg eller mer och flygplan med en MOPSC på mer än 9 ska vara utrustade med en registrator om samtliga följande villkor är uppfyllda:
- 1) De omfattas inte av punkt CAT.IDE.A.190 a.
 - 2) Deras första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades den 5 september 2022 eller senare.
- b) Registratorn ska registrera, i form av flygdata eller bilder, information som är tillräcklig för att fastställa flygbanan och luftfartygets hastighet.
- c) Registratorn ska kunna lagra de flygdata och bilder som registrerats under åtminstone de senaste fem timmarna.
- d) Registratorn ska automatiskt börja registrera innan flygplanet kan förflytta sig av egen kraft, och den ska sluta automatiskt efter det att flygplanet inte längre kan förflytta sig av egen kraft.
- e) Om registratorn registrerar bilder eller ljud från cockpit ska det finnas en funktion som kan skötas av befälhavaren och som ändrar bild- och ljudregistreringar som gjorts före aktiveringen av den funktionen, så att dessa registreringar inte kan hämtas med hjälp av normala uppspelnings- eller kopieringstekniker."
- x) Punkt CAT.IDE.A.230 b ska ersättas med följande:
- "b) Det syrgasförråd som avses i punkt a ska vara tillräckligt för återstoden av flygningen efter förlust av kabintrycket när kabintryckshöjden är mer än 8 000 ft men inte mer än 15 000 ft, till minst 2 % av passagerarna ombord, dock alltid till minst en person."
- y) Punkt CAT.IDE.A.230 d ska ersättas med följande:
- "d) Första hjälpen-utrustningen ska kunna generera ett syrgasflöde till varje person."
- z) Punkt CAT.IDE.A.345 ska ändras på följande sätt:
- i. Artikelrubriken ska ersättas med följande:

"CAT.IDE.A.345 Kommunikations-, navigerings- och övervakningsutrustning för verksamhet enligt IFR eller enligt VFR på sträckor där navigeringen inte sker med visuella referenser till marken"

- ii. Punkt CAT.IDE.A.345 a ska ersättas med följande:
- "a) Flygplan som brukas enligt IFR eller enligt VFR på sträckor där navigeringen inte kan ske med visuella referenser till marken ska vara utrustade med radiokommunikations-, navigerings- och övervakningsutrustning i enlighet med tillämpliga luftrumskrav."
- (å) Följande punkt ska läggas till som punkt CAT.IDE.H.191:

"CAT.IDE.H.191 Registrator med låg vikt

- a) Turbinmotordrivna helikoptrar med en MCTOM på 2 250 kg eller mer ska vara utrustade med en registrator om samtliga följande villkor är uppfyllda:
- 1) De omfattas inte av punkt CAT.IDE.H.190 a.
 - 2) Deras första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades den 5 september 2022 eller senare.
- b) Registratorn ska registrera, i form av flygdata eller bilder, information som är tillräcklig för att fastställa flygbanan och luftfartygets hastighet.
- c) Registratorn ska kunna lagra de flygdata och bilder som registrerats under åtminstone de senaste fem timmarna.

- d) Registratören ska automatiskt börja registrera innan helikoptern kan förflytta sig av egen kraft, och den ska sluta automatiskt efter det att helikoptern inte längre kan förflytta sig av egen kraft.
- e) Om registratören registrerar bilder eller ljud från cockpit ska det finnas en funktion som kan skötas av befälhavaren och som ändrar bild- och ljudregistreringar som gjorts före aktiveringen av den funktionen, så att dessa registreringar inte kan hämtas med hjälp av normala uppspelnings- eller kopieringstekniker.”

(ä) Punkt CAT.IDE.H.345 ska ändras på följande sätt:

- i. Artikelrubriken ska ersättas med följande:

”CAT.IDE.H.345 Kommunikations-, navigerings- och övervakningsutrustning för verksamhet enligt IFR eller enligt VFR på sträckor där navigeringen inte sker med visuella referenser till marken”

- ii. Punkt CAT.IDE.H.345 a ska ersättas med följande:

”a) Helikoptrar som brukas enligt IFR eller enligt VFR på sträckor där navigeringen inte kan ske med visuella referenser till marken ska vara utrustade med radiokommunikations-, navigerings- och övervakningsutrustning i enlighet med tillämpliga luftrumskrav.”.

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

- a) Punkt SpA.SET-IMC.105 b ska ersättas med följande:

”b) Särskilda instruktioner och förfaranden för underhåll har fastställts och tagits med i operatörens underhållsprogram för luftfartyget för att säkerställa de avsedda nivåerna för fortsatt luftvärdighet och tillförlitlighet hos flygplanet och dess framdrivningssystem, i enlighet med förordning (EU) nr 1321/2014, inklusive samtliga följande:

- 1) Ett övervakningsprogram för motortrender, med undantag för flygplan med ett första utfärdat individuellt luftvärdighetsbevis efter den 31 december 2004, som har ett automatiskt trendövervakningssystem.
- 2) Ett tillförlitlighetsprogram för framdrivningssystem och tillhörande system.”.

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

- a) Punkt NCC.GEN.101 ska ersättas med följande:

”Godkända utbildningsorganisationer som är skyldiga att följa denna bilaga ska också uppfylla

- a) ORO.GEN.310, beroende på vad som är tillämpligt, och
- b) ORO.MLR.105.”.

- b) Punkt NCC.GEN.145 ska ersättas med följande:

”NCC.GEN.145 Hantering av registreringar från registratorer: bevarande, registrering, skydd och användning

- a) Efter en olycka, ett allvarligt tillbud eller en händelse som identifierats av den utredande myndigheten, ska operatören av ett luftfartyg bevara registratorernas registrerade data i original under en period av 60 dagar eller till dess att den utredande myndigheten ger andra anvisningar.
- b) Operatören ska genomföra funktionsprovningar och utvärderingar av registreringarna för att säkerställa den fortsatta funktionsdugligheten hos de registratorer som måste medföras.
- c) Operatören ska säkerställa att registreringarna av flygparametrar och kommunikationsmeddelanden via datalänk som måste registreras i registratorer bevaras. För provningen och underhållet av dessa registratorer får emellertid upp till en timme av de vid tiden för provningen äldsta registrerade uppgifterna raderas.
- d) Operatören ska inneha och upprätthålla uppdaterad dokumentation med den information som krävs för att omvandla rådata till flygparametrar som uttrycks i tekniska enheter.

- e) Operatören ska tillgängliggöra alla registreringar från regulatorer som har bevarats, om den behöriga myndigheten har beslutat detta.
- f) Utan att det påverkar förordningarna (EU) nr 996/2010 och (EU) 2016/679:
- 1) Utom för att säkerställa regulatorers funktionsduglighet får ljudregistreringar från en regulator inte lämnas ut eller användas såvida inte samtliga följande villkor är uppfyllda:
 - i) Det finns ett förfarande för hantering av sådana ljudregistreringar och utskrifter av dessa.
 - ii) Alla berörda besättningsmedlemmar och all berörd underhållspersonal har gett sitt samtycke i förväg.
 - iii) Sådana ljudregistreringar används endast för att upprätthålla eller förbättra säkerheten.
 - 1a) När ljudregistreringar från regulatorer inspekteras för att säkerställa regulatorers funktionsduglighet, ska operatören skydda information av privat natur på dessa ljudregistreringar och se till att registreringarna inte lämnas ut eller används för andra syften än för att säkerställa regulatorers funktionsduglighet.
 - 2) Flygparametrar eller datalänkmeddelanden som registrerats av en regulator får inte användas för andra syften än för utredning av en olycka eller ett tillbud som omfattas av obligatorisk rapportering, såvida inte sådana registreringar uppfyller något av följande villkor:
 - i) De används av operatören endast för luftvärdighets- eller underhållsändamål.
 - ii) De är avidentifierade.
 - iii) De lämnas ut genom säkra förfaranden.
 - 3) Utom för att säkerställa regulatorers funktionsduglighet får bilder från cockpit som är registrerade av en regulator inte lämnas ut eller användas såvida inte samtliga följande villkor är uppfyllda:
 - i) Det finns ett förfarande för hantering av sådana bildregistreringar.
 - ii) Alla berörda besättningsmedlemmar och all berörd underhållspersonal har gett sitt samtycke i förväg.
 - iii) Sådana bildregistreringar används endast för att upprätthålla eller förbättra säkerheten.
 - 3 a) När bilder från cockpit som är registrerade av en regulator inspekteras för att säkerställa regulatorns funktionsduglighet gäller följande:
 - i) Dessa bilder får inte lämnas ut eller användas för andra syften än för att säkerställa regulatorers funktionsduglighet.
 - ii) Om besättningsmedlemmars kroppsdelar kan synas på bilderna ska operatören säkerställa skyddet av information av privat natur avseende dessa bilder.”
- c) Punkt NCC.OP.225 ska ersättas med följande:

”NCC.OP.225 Förutsättningar för inflygning och landning – flygplan

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

- d) Följande punkt ska läggas till som punkt NCC.OP.226:

”NCC.OP.226 Förutsättningar för inflygning och landning – helikoptrar

Innan en inflygning för landning påbörjas ska befälhavaren förvissa sig om att vädret vid flygplatsen eller utelandningsplatsen och förhållandena i det start- och landningsområde (Final Approach and Take-Off area, FATO) som avses användas, enligt tillgänglig information, inte skulle förhindra en säker inflygning, landning eller avbruten inflygning.”

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

a) Punkt NCO.OP.205 ska ersättas med följande:

"NCO.OP.205 Förutsättningar för inflygning och landning – flygplan

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

b) Följande punkt ska läggas till som punkt NCO.OP.206:

"NCO.OP.206 Förutsättningar för inflygning och landning – helikoptrar

Innan en inflygning för landning påbörjas ska befälhavaren förvissa sig om att vädret vid flygplatsen eller utelandningsplatsen och förhållandena i det start- och landningsområde (Final Approach and Take-Off area, FATO) som avses användas, enligt tillgänglig information, inte förhindrar en säker inflygning, landning eller avbruten inflygning."

c) Punkt NCO.SPEC.MCF.105 a ska ersättas med följande:

"b) Genom undantag från punkt NCO.GEN.105 a.4 i denna bilaga får en kontrollflygning efter underhåll genomföras med ett luftfartyg som har tagits i drift med ett ofullständigt underhåll i enlighet med punkterna M.A.801 f i bilaga I (Del-M), 145.A.50 e i bilaga II (Del-145) eller ML.A.801 f i bilaga Vb (Del-ML) till kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014."

d) Punkt NCO.SPEC.MCF.130 ska ersättas med följande:

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

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

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

a) Punkt SPO.GEN.140 A.10 ska ersättas med följande:

"10. Luftfartygets tekniska journal, i enlighet med förordning (EU) nr 1321/2014, i tillämpliga fall."

b) Punkt SPO.GEN.145 ska ersättas med följande:

"SPO.GEN.145 Hantering av registreringar från registratorer: bevarande, registrering, skydd och användning

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

b) Operatören ska genomföra funktionsprovningar och utvärderingar av registreringarna för att säkerställa den fortsatta funktionsdugligheten hos de registratorer som måste medföras.

c) Operatören ska säkerställa att registreringarna av flygparametrar och kommunikationsmeddelanden via datalänk som måste registreras i registratorer bevaras. För provningen och underhållet av dessa registratorer får emellertid upp till en timme av de vid tiden för provningen äldsta registrerade uppgifterna raderas.

d) Operatören ska inneha och upprätthålla uppdaterad dokumentation med den information som krävs för att omvandla rådata till flygparametrar som uttrycks i tekniska enheter.

e) Operatören ska tillgängliggöra alla registreringar från registratorer som har bevarats, om den behöriga myndigheten har beslutat detta.

- f) Utan att det påverkar förordningarna (EU) nr 996/2010 och (EU) 2016/679, och utom för att säkerställa registratorers funktionsduglighet, gäller följande:
- 1) Ljudregistreringar från en registrator får inte lämnas ut eller användas såvida inte samtliga följande villkor är uppfyllda:
 - i) Det finns ett förfarande för hantering av sådana ljudregistreringar och utskrifter av dessa.
 - ii) Alla berörda besättningsmedlemmar och all berörd underhållspersonal har gett sitt samtycke i förväg.
 - iii) Sådana ljudregistreringar används endast för att upprätthålla eller förbättra säkerheten.
 - 1a) När ljudregistreringar från registratorer inspekteras för att säkerställa registratorers funktionsduglighet, ska operatören skydda information av privat natur på dessa ljudregistreringar och se till att registreringarna inte lämnas ut eller används för andra syften än för att säkerställa registratorers funktionsduglighet.
 - 2) Flygparametrar eller datalänkmeddelanden som registrerats av en ljudregistrator får inte användas för andra syften än för utredning av en olycka eller ett tillbud som omfattas av obligatorisk rapportering. Denna begränsning ska inte gälla, såvida inte sådana registreringar uppfyller något av följande villkor:
 - i) De används av operatören endast för luftvärdighets- eller underhållsändamål.
 - ii) De är avidentifierade.
 - iii) De lämnas ut genom säkra förfaranden.
 - 3) Utom för att säkerställa registratorers funktionsduglighet får bilder från cockpit som är registrerade av en registrator inte lämnas ut eller användas såvida inte samtliga följande villkor är uppfyllda:
 - i) Det finns ett förfarande för hantering av sådana bildregistreringar.
 - ii) Alla berörda besättningsmedlemmar och all berörd underhållspersonal har gett sitt samtycke i förväg.
 - iii) Sådana bildregistreringar används endast för att upprätthålla eller förbättra säkerheten.
 - 3 a) När bilder från cockpit som är registrerade av en registrator inspekteras för att säkerställa registratorns funktionsduglighet gäller följande:
 - i) Dessa bilder får inte lämnas ut eller användas för andra syften än för att säkerställa registratorers funktionsduglighet.
 - ii) Om besättningsmedlemmars kroppsdelar kan synas på bilderna ska operatören säkerställa skyddet av information av privat natur avseende dessa bilder.”

c) Punkt SPO.OP.210 ska ersättas med följande:

”SPO.OP.210 Förutsättningar för inflygning och landning – flygplan

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

d) Följande punkt ska läggas till som punkt SPO.OP.211:

”SPO.OP.211 Förutsättningar för inflygning och landning – helikoptrar

Innan en inflygning för landning påbörjas ska befälhavaren förvissa sig om att vädret vid flygplatsen eller utelandningsplatsen och förhållandena i det start- och landningsområde (Final Approach and Take-Off area, FATO) som avses användas, enligt tillgänglig information, inte skulle förhindra en säker inflygning, landning eller avbruten inflygning.”.

e) Följande punkt ska läggas till som punkt SPO.IDE.A.146:

”SPO.IDE.A.146 Registrator med låg vikt

- a) Turbinmotordrivna flygplan med en MCTOM på 2 250 kg eller mer och flygplan med en MOPSC på mer än 9 ska vara utrustade med en registrator om samtliga följande villkor är uppfyllda:
 - 1) De omfattas inte av punkt SPO.IDE.A.145 a.

- 2) De används för kommersiell verksamhet.
 - 3) Deras första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades den 5 september 2022 eller senare.
 - b) Registratorn ska registrera, i form av flygdata eller bilder, information som är tillräcklig för att fastställa flygbanan och luftfartygets hastighet.
 - c) Registratorn ska kunna lagra de flygdata och bilder som registrerats under åtminstone de senaste fem timmarna.
 - d) Registratorn ska automatiskt börja registrera innan flygplanet kan förflytta sig av egen kraft, och den ska sluta automatiskt efter det att flygplanet inte längre kan förflytta sig av egen kraft.
 - e) Om registratorn registrerar bilder eller ljud från cockpit ska det finnas en funktion som kan manövreras av befälhavaren och som ändrar bild- och ljudregistreringar som gjorts före manövreringen av den funktionen, så att dessa registreringar inte kan hämtas med hjälp av normala uppspelnings- eller kopieringstekniker.”.
- f) Följande punkt ska läggas till som punkt SPO.IDE.H.146:

”SPO.IDE.H.146 Registrator med låg vikt

- a) Turbinmotordrivna helikoptrar med en MCTOM på 2 250 kg eller mer ska vara utrustade med en registrator om samtliga följande villkor är uppfyllda:
 - 1) De omfattas av punkt SPO.IDE.H.145 a.
 - 2) De används för kommersiell verksamhet.
 - 3) Deras första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades den 5 september 2022 eller senare.
 - b) Registratorn ska registrera, i form av flygdata eller bilder, information som är tillräcklig för att fastställa flygbanan och luftfartygets hastighet.
 - c) Registratorn ska kunna lagra de flygdata och bilder som registrerats under åtminstone de senaste fem timmarna.
 - d) Registratorn ska automatiskt börja registrera innan helikoptern kan förflytta sig av egen kraft, och den ska sluta automatiskt efter det att helikoptern inte längre kan förflytta sig av egen kraft.
 - e) Om registratorn registrerar bilder eller ljud från cockpit ska det finnas en funktion som kan manövreras av befälhavaren och som ändrar bild- och ljudregistreringar som gjorts före manövreringen av den funktionen, så att dessa registreringar inte kan hämtas med hjälp av normala uppspelnings- eller kopieringstekniker.”.
- g) Punkt SPO.SPE.MCF.100 a ska ersättas med följande:
- ”a) En kontrollflygning efter underhåll på ’nivå A’ för en flygning där användning av onormala förfaranden eller nödförfaranden, enligt definitionen i luftfartygets flyghandbok, förväntas eller där en flygning krävs för att styrka funktionen hos ett backupsystem eller andra säkerhetsanordningar.”.
-