

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2021/1296**av den 4 augusti 2021****om ändring och rättelse av förordning (EU) nr 965/2012 vad gäller kraven för bränsle-/energiplanering och bränsle-/energiuppföljning och vad gäller krav på stödprogram och psykologiska bedömningar av flygbesättningar samt testning av psykoaktiva ämnen****(Text av betydelse för EES)**

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 luftfartssäkerhet, 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 regler för flygdrift och särskilt för bränsleplanering och bränsleuppföljning. Dessa regler bör uppdateras för att spegla den senaste tidens framsteg inom motorteknik och bästa praxis på området flygdrift, och för att ta hänsyn till världsomspännande erfarenheter inom luftfarten samt vetenskapliga och tekniska framsteg inom flygdrift.
- (2) De senaste bränslerelaterade ändringarna av bilaga 6 till konventionen angående internationell civil luftfart (Icao), som är del I (11:e upplagan), del III (9:e upplagan) och den nya vägledningen i Icaos dokument 9976 "Fuel planning manual", bör införlivas i förordning (EU) nr 965/2012, med undantag för vissa krav som gäller helikoptrar, där Easa anser att andra lösningar uppnår den erforderliga säkerhetsnivån.
- (3) De nya reglerna om bränsle-/energiplanering och bränsle-/energiuppföljning bör möjliggöra lika villkor för alla berörda parter på den inre luftfartsmarknaden och förbättra konkurrenskraften för unionens luftfartsindustri.
- (4) De nya kraven för bränsle-/energiplanering och bränsle-/energiuppföljning bör stödja innovation och möjliggöra en smidig integrering av ny teknik på flygdriftsområdet. Därför bör termen "bränsle-/energi" användas i stället för termen "bränsle", när så är lämpligt, för att inrymma verksamhet med luftfartyg som använder andra energikällor än konventionellt kolvätebaserat bränsle.
- (5) De krav som rör de olika verksamhetstyperna bör stå i proportion till omfattningen och komplexiteten hos sådana verksamheter samt till de risker som är förknippade med sådana verksamheter.
- (6) Lufttrafikföretag bör kunna använda prestandabaserade planerings- och uppföljningsförfaranden som förbättrar driftseffektiviteten genom att ge ekonomiska och miljömässiga fördelar, samtidigt som säkerhetsnivån upprätthålls eller till och med förbättras. Därför bör de nya kraven för flygplan som används i kommersiell flygtransport införa en omfattande bränsleplan som omfattar tre huvudpolicyer avseende bränsle: bränsle-/energiplanering, val av flygplats och bränsle- och energiuppföljning under flygning. Detta bör göra det möjligt för operatören att hantera risker på ett mer flexibelt sätt, vilket skulle kunna leda till effektivitetsvinster.

⁽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).

- (7) Säkerhetsinformation som samlats in av Easa tyder på att nya krav bör införas för att hantera riskerna i samband med tankning, särskilt vid tankning medan passagerare befinner sig ombord eller håller på att stiga av eller gå ombord och vid tankning av helikopter med rotorerna igång.
- (8) Bedömningen av komplexa bränsle-/energiplaner kräver ökad kapacitet från de behöriga myndigheternas sida, och därför är det nödvändigt att införa kriterier för att vägleda de behöriga myndigheterna vid bedömningar av operativa säkerhetsrisker för att stödja tillämpningen av fullt prestandabaserade bränsle-/energiplaner.
- (9) I enlighet med principerna om proportionalitet och bättre lagstiftning bör bränsle- och energikraven för icke-kommersiell verksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg (NCC) och för specialiserad flygverksamhet (SPO) anpassas bättre till kraven för kommersiell flygtransport. Å andra sidan bör bränsle- och energikraven för icke-kommersiella operatörer av andra luftfartyg än komplexa motordrivna luftfartyg baseras på säkerhetsmål och möjliggöra en prestandabaserad strategi. De nya kraven på bränsle- och energiplanering samt bränsle- och energiuppföljning bör minska regelbördan, öka kostnadseffektiviteten och, med vissa undantag, leda till harmonisering med krav som fastställts av Icao.
- (10) Genom kommissionens förordning (EU) 2018/1042 ⁽³⁾ infördes i förordning (EU) nr 965/2012 krav på stödprogram, psykologisk bedömning av flygbesättningar och systematiska och slumpmässiga kontroller av psykoaktiva substanser för att säkerställa flygbesättningars och kabinbesättningsmedlemmars medicinska lämplighet. Dessa krav blev tillämpliga i februari 2021. Byrån fick i uppdrag att kontinuerligt utvärdera de nya bestämmelsernas ändamålsenlighet och utarbeta en första utvärderingsrapport senast i augusti 2022. Med beaktande av covid-19-pandemins inverkan på luftfarten är det tillrådligt att ge byrån mer tid för att samla in relevanta uppgifter för utvärderingen. Det är därför nödvändigt att förlänga tidsfristen för slutförandet av utvärderingsrapporten till den 14 augusti 2023.
- (11) Genom förordning (EU) 2018/1042 infördes en punkt 98a i bilaga I till förordning (EU) nr 965/2012, där termen "psykoaktiva substanser" definierades. Genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/2036 ⁽⁴⁾, som senare ändrade bilaga I till förordning (EU) nr 965/2012, ersattes punkt 98a av misstag med en ny text där termen "kompetent" definierades, och definitionen av termen "psykoaktiva substanser" ströks. Denna definition är nödvändig för en enhetlig tolkning av de bestämmelser som infördes genom förordning (EU) 2018/1042 och särskilt för att tydligt definiera vilka substanser som omfattas av dessa bestämmelser och vilka som inte omfattas. För att tillmötesgå berättigade förväntningar hos de personer som omfattas av dessa bestämmelser bör definitionen därför återinföras i bilaga I till förordning (EU) nr 965/2012 med verkan från och med den dag då de relaterade ändringar som införs genom förordning (EU) 2018/1042 börjar tillämpas, dvs. från och med den 14 februari 2021.
- (12) Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet har utarbetat ett utkast till tillämpningsföreskrifter och överlämnat det med yttrande nr 02/2020 ⁽⁵⁾ i enlighet med artikel 75.2 b och c och artikel 76.1 i förordning (EU) 2018/1139.
- (13) Förordning (EU) nr 965/2012 bör därför ändras och rättas i enlighet med detta.
- (14) För att säkerställa ett korrekt genomförande av denna förordning bör medlemsstaterna och berörda parter ges tillräckligt med tid för att anpassa sina förfaranden till de nya krav som fastställs genom denna förordning. Tillämpningen av förordningen bör därför skjutas upp.
- (15) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 127 i förordning (EU) 2018/1139.

⁽³⁾ Kommissionens förordning (EU) 2018/1042 av den 23 juli 2018 om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 vad gäller tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med införande av stödprogram, psykologiska bedömningar av flygbesättning samt systematiska och slumpmässiga kontroller av psykoaktiva substanser för att säkerställa medicinsk lämplighet vad gäller flygbesättnings- och kabinbesättningsmedlemmar och vad gäller att utrusta nytillverkade turbinmotordrivna flygplan vars maximala certifierade startmassa är högst 5 700 kg och som är godkända att transportera sex till nio passagerare med ett terrängvarningssystem (EUT L 188, 25.7.2018, s. 3).

⁽⁴⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/2036 av den 9 december 2020 om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 vad gäller kraven på flygbesättningens kompetens och utbildningsmetoder och senareläggande av tillämpningsdatum för vissa åtgärder i samband med covid-19-pandemin (EUT L 416, 11.12.2020, s. 24).

⁽⁵⁾ <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av förordning (EU) nr 965/2012

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

1. I artikel 9b ska andra stycket ersättas med följande:

”Byrån ska genomföra en fortlöpande översyn av effektiviteten i bestämmelserna om stödprogram, psykologiska bedömningar av flygbesättning samt systematiska och slumpmässiga kontroller av psykoaktiva substanser för att säkerställa medicinsk lämplighet vad gäller flygbesättnings- och kabinbesättningsmedlemmar enligt vad som anges i bilagorna II och IV. Senast den 14 augusti 2023 ska byrån lägga fram en första rapport om resultaten av denna översyn.

Denna översyn ska involvera relevant expertis och grundas på data som under lång tid samlats in med bistånd av medlemsstaterna och byrån.”

2. Bilagorna I, II, III, IV, V, VI, VII och VIII ska ändras i enlighet med bilaga I till denna förordning.

Artikel 2

Rättelse av förordning (EG) nr 965/2012

Bilaga I till förordning (EU) nr 965/2012 ska rättas i enlighet med bilaga II till den här förordningen.

Artikel 3

Ikraftträdande och tillämpning

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 30 oktober 2022.

Bilaga II ska dock tillämpas från och med den 14 februari 2021.

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

Utfärdad i Bryssel den 4 augusti 2021.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande

BILAGA I

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

1. Bilaga I ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkt ska införas som punkt 8c:

"8c. *alternativflygplats (alternate aerodrome)*: en lämplig flygplats till vilken ett luftfartyg får fortsätta när det blir antingen omöjligt eller olämpligt att fortsätta till eller landa på den avsedda landningsflygplatsen, där nödvändiga tjänster och anläggningar är tillgängliga, där krav i fråga om luftfartygsprestanda kan uppfyllas, och som är i drift vid den förväntade tidpunkten för användning. Alternativflygplatser omfattar följande:

- a) *alternativ startflygplats (take-off alternate aerodrome)*: en alternativflygplats på vilken ett luftfartyg skulle kunna landa om det blir nödvändigt strax efter start och landning på startflygplatsen inte är möjlig.
- b) *sträckalternativ (ERA-flygplats) (en route alternate (ERA) aerodrome)*: en alternativflygplats på vilken ett luftfartyg skulle kunna landa om en omdirigering blir nödvändig på sträcka.
- c) *sträckalternativ avseende bränsle/energi (fuel/energy en route alternate (fuel/energy ERA) aerodrome)*: en ERA-flygplats som krävs på planeringsstadiet för användning vid beräkningen av bränsle/energi.
- d) *alternativ destinationsflygplats (destination alternate aerodrome)*: en alternativflygplats på vilken ett luftfartyg skulle kunna landa om det blir antingen omöjligt eller olämpligt att landa på den avsedda landningsflygplatsen."

b) Punkt 26 ska ersättas med följande:

"26. *bränsle/energi för oförutsedda händelser (contingency fuel/energy)*: bränsle/energi som krävs för att kompensera för oförutsedda faktorer som skulle kunna påverka bränsle-/energiförbrukningen fram till destinationsflygplatsen."

c) Följande punkt ska införas som punkt 31a:

"31a. *nuvarande bränsle-/energiplan (current fuel/energy scheme)*: den godkända bränsle-/energiplan som för närvarande används av operatören."

d) Punkt 46 ska utgå.

e) Följande punkter ska införas som punkterna 49d och 49e:

"49d. *uppföljning av flygning (flight following)*: registrering i realtid av avgångs- och ankomstmeddelanden, som utförs av operativ personal, för att säkerställa att en flygning genomförs och att luftfartyget har anlänt till destinationsflygplatsen eller en alternativflygplats.

49e. *övervakning av flygning (flight monitoring)*: utöver de krav som definierats för uppföljning av flygning:

- a) Operativ övervakning av flygningar, utförd av lämpligt kvalificerad operativ ledningspersonal från starten och genom alla faser av flygningen.
- b) Överföring av all tillgänglig och relevant säkerhetsinformation mellan den operativa ledningspersonalen på marken och flygbesättningen.
- c) Kritisk assistans till flygbesättningen i händelse av en nödsituation eller ett säkerhetsproblem under flygningen, eller på begäran av flygbesättningen."

f) Följande punkter ska införas som punkterna 50a och 50b:

"50a. *flygtid (flight time)*:

- a) för flygplan, den totala tiden från den tidpunkt då ett flygplan först bringas i rörelse i avsikt att lyfta till den tidpunkt då flygplanet slutligen står stilla vid flygningens slut,
- b) för helikoptrar, den totala tiden mellan den tidpunkt då en helikopters rotorblad börjar röra sig med syftet att helikoptern ska lyfta till den tidpunkt då helikoptern slutligen står stilla vid flygningen slut och rotorbladen har stoppats.

50b. *bevakning av flygning (flight watch)*: utöver alla element som definieras för "övervakning av flygning", aktiv spårning av en flygning, varvid spårningen utförs av lämpligt kvalificerad operativ ledningspersonal genom alla faser av flygningen för att säkerställa att flygningen följer den föreskrivna färdvägen utan oplanerade avvikelser, omdirigeringar eller förseningar."

g) Punkt 51 ska utgå.

h) Punkt 73 ska ersättas med följande:

"73. *lokala helikopterflygningar (local helicopter operation, LHO)*: flygningar inom kommersiell luftfart med helikoptrar som har en maximal certifierad startmassa (MCTOM) över 3 175 kg och en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av högst nio passagerare, under dagar, på sträckor där navigering sker med hjälp av visuella referenser till marken, som genomförs inom ett lokalt och avgränsat geografiskt område som specificeras i drifhandboken."

i) Följande punkt ska införas som punkt 104a:

"104a. *säker landning (safe landing)*: inom ramen för bränsle-/energiplaner eller bränsle-/energiplaner, en landning på en lämplig flygplats eller utelandningsplats med minst den slutliga bränsle-/energireserven kvar och i enlighet med tillämpliga operativa förfaranden och operativa minima vid flygplats."

2. Bilaga II ska ändras på följande sätt:

a) Punkt ARO.OPS.225 ska ersättas med följande:

"ARO.OPS.225 Godkännande av bränsle-/energiplaner

a) Den behöriga myndigheten ska godkänna den bränsle-/energiplan som föreslås av en operatör som bedriver kommersiell flygtransport (CAT) om operatören visar att den uppfyller alla tillämpliga krav i denna förordning avseende bränsle/energi för flygplan eller helikoptrar som används i CAT.

b) Den behöriga myndigheten ska bedöma och övervaka bränsle-/energiplaneringen och omplaneringen under flygning, valet av flygplats och de policyer för bränsle-/energiuppföljning under flygning som hör samman med bränsle-/energiplanerna, tillsammans med de processer som stöder genomförandet av dessa bränsle-/energiplaner.

c) Utöver punkterna a och b ska den behöriga myndigheten, när den godkänner enskilda bränsle-/energiplaner, göra följande:

1. Kontrollera att operatören har visat att den grundläggande säkerhetsprestandan för den nuvarande bränsle-/energiplanen uppnås.

2. Bedöma operatörens förmåga att stödja genomförandet av den föreslagna enskilda bränsle-/energiplanen. Följande element ska betraktas som ett minimum:

i) Operatörens ledningssystem.

ii) Operatörens operativa kapacitet.

3. Kontrollera att operatörens säkerhetsriskbedömning som stöder den föreslagna enskilda bränsle-/energiplanen uppnår en säkerhetsnivå som är likvärdig med säkerhetsnivån i den nuvarande bränsle-/energiplanen.

4. Upprätta en tillsynsplan för att genomföra regelbundna bedömningar av den godkända enskilda bränsle-/energiplanen för att kontrollera att planen följs eller besluta om planen bör ändras eller återkallas.

d) Det godkännande som avses i punkt CAT.OP.MPA.182 d.2 ska innehålla en förteckning över de enligt belägna flygplatser som anges av operatören för varje luftfartygstyp som omfattas av godkännandet.

e) Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna ARO.GEN.120 d och e ska den behöriga myndigheten underrätta byrån om att utvärderingen av ett alternativt sätt att uppfylla kraven med anknytning till bränsle-/energiplaner har inletts."

3. I bilaga III ska tillägg I ersättas med följande:

”Tillägg I

Deklaration

i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om flygdrift

Operatör

Namn:

Plats där operatören har sin huvudsakliga verksamhetsort eller, om operatören inte har någon huvudsaklig verksamhetsort, plats där operatören är etablerad eller bosatt och plats varifrån verksamheten styrs:

Verksamhetsansvarig chefs namn och kontaktuppgifter:

Drift av luftfartyg

Driftens startdatum och datum då ändringen börjar tillämpas:

Information om luftfartyg, drift och organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten⁽¹⁾:

Typ(er) av luftfartyg, registrering(ar) och huvudbas:

MSN för luftfartyget ⁽²⁾	Luftfartygstyp	Luftfartygets registreringsbeteckning ⁽³⁾	Huvudbas	Typ(er) av drift ⁽⁴⁾	Organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten ⁽⁵⁾

Operatören ska inhämta förhandsgodkännande⁽⁶⁾ eller särskilt godkännande⁽⁷⁾ för viss verksamhet innan sådan verksamhet utförs.

I tillämpliga fall, uppgifter om de godkännanden som innehas (bifoga i förekommande fall en förteckning över särskilda godkännanden, inklusive särskilda godkännanden som utfärdats av ett tredjeland).

I tillämpliga fall uppgifter om innehav av auktorisation för specialiserad flygverksamhet (bifoga auktorisation(er)).

I tillämpliga fall, en förteckning över alternativa sätt att uppfylla kraven (AltMoC), med hänvisningar till de AMC som de ersätter (bifoga AltMoC).

Förklaringar

- ☐ Operatören uppfyller, och kommer att fortsätta att uppfylla, de grundläggande krav som anges i bilaga V till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139, och kraven i förordning (EU) nr 965/2012.
- ☐ Dokumentation avseende ledningssystemet, inbegripet drifthandboken, överensstämmer med kraven i bilaga III (Del-ORO), bilaga V (Del-SpA), bilaga VI (Del-NCC) eller bilaga VIII (Del-SPO) till förordning (EU) nr 965/2012 och alla flygningar kommer att genomföras i enlighet med bestämmelserna i drifthandboken, enligt punkt ORO.GEN.110 b i bilaga III (Del-ORO).
- ☐ Alla luftfartyg i drift omfattas av ett giltigt luftvärdighetsbevis i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 eller uppfyller de särskilda luftvärdighetskrav som gäller för luftfartyg som är registrerade i ett tredjeland och omfattas av ett leasingavtal.

-
- ☐ Alla flygbesättningsmedlemmar innehar ett certifikat i enlighet med bilaga I till kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011, i enlighet med kravet i punkt ORO.FC.100 c i bilaga III till förordning (EU) nr 965/2012, och kabinbesättningsmedlemmar deltar i förekommande fall i utbildning i enlighet med kapitel CC i bilaga III (Del-ORO).
-
- ☐ I tillämpliga fall genomför operatören en erkänd industristandard och påvisar överensstämmelse med denna.
Hänvisning till standarden:
Certifieringsorgan:
Datum för senaste överensstämmelsekontroll:
-
- ☐ Operatören kommer att underrätta den behöriga myndigheten om eventuella ändringar av omständigheter som påverkar dess efterlevnad av de grundläggande kraven i bilaga V till förordning (EU) 2018/1139 och kraven i förordning (EU) nr 965/2012 enligt deklARATIONEN till den behöriga myndigheten genom denna deklARATION, och om eventuella ändringar av de uppgifter om och förteckningar över AltMoC som ingår i och bifogas denna deklARATION som bilaga enligt kraven i punkt ORO.GEN.120 a i bilaga III (Del-ORO).
-
- ☐ Operatören bekräftar att informationen i denna deklARATION är korrekt.
-

Datum samt verksamhetsansvarig chefs namn och underskrift”

- ⁽¹⁾ Om det inte finns tillräckligt med utrymme för att ta upp den erforderliga informationen i deklARATIONEN, ska informationen förtecknas i en separat bilaga. Bilagan ska dateras och undertecknas.
- ⁽²⁾ Tillverkarens serienummer.
- ⁽³⁾ Om luftfartyget också är registrerat hos en innehavare av drifttillstånd (AOC), ange drifttillståndsnummer för innehavaren av drifttillståndet.
- ⁽⁴⁾ Med ”typ(er) av drift” avses de typer av flygverksamhet som luftfartyget används för, t.ex. icke-kommersiell flygverksamhet eller specialiserad flygverksamhet, t.ex. flygfotoflyg, flygreklamflygningar, nyhetsmedieflygningar, televisions- och filmflygningar, fallskärmsbhopning, skydiving och kontrollflygning efter underhåll.
- ⁽⁵⁾ Information om den organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet ska inbegripa organisationens namn och adress samt godkännandereferens.
- ⁽⁶⁾ a) Verksamhet med ett instrument, en utrustningsdel, en utrustningsenhet eller en funktion som är defekt, enligt en minimiutrustningslista (MEL) (punkterna ORO.MLR.105 b, f och j, NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 och SPO.IDE.H.105).
b) Verksamhet som kräver auktorisation eller godkännande på förhand, inbegripet samtliga följande:
— För specialiserad flygverksamhet, inhyrning med besättning (wet lease-in) och inhyrning utan besättning (dry lease-in) av luftfartyg som är registrerade i ett tredjeland (punkt ORO.SPO.100 c).
— Kommersiell specialiserad flygverksamhet av högriskkaraktär (punkt ORO.SPO.110).
— Icke-kommersiell verksamhet med luftfartyg med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befördran av fler än 19 passagerare, som utförs utan en tjänstgörande kabinbesättningsmedlem (punkt ORO.CC.100 d).
— Användning av operativa minima för IFR som är lägre än dem som offentliggjorts av staten (punkterna NCC.OP.110 och SPO.OP.110).
— Tankning med motor(er) och/eller rotoror igång (punkterna NCC.OP.157).
— Specialiserad flygverksamhet (SPO) utan syrgas över 10 000 fot (punkt SPO.OP.195).
- ⁽⁷⁾ Verksamhet i enlighet med bilaga V (Del-SpA) till förordning (EU) nr 965/2012, inklusive kapitlen B ”VERKSAMHET MED PRESTANDABASERAD NAVIGATION (PBN)”, C ”VERKSAMHET MED SPECIFIKATIONER FÖR MINIMIKRAV PÅ NAVIGERINGSPRESTANDA (MNPS)”, D ”VERKSAMHET I LUFTRUM MED REDUCERADE VERTIKALA SEPARATIONSMINIMA (RVSM)”, E ”VERKSAMHET VID LÅGA SIKTVÄRDEN (LVO)”, G ”TRANSPORT AV FARLIGT GODS”, K ”HELIKOPTERVERKSAMHET TILL HAVS” och M ”ELEKTRONISKA FLYGVÄSKOR (EFB)”.
-

(4) Bilaga IV ska ändras på följande sätt:

- a) Punkt CAT.OP.MPA.100 b.3 ska ersättas med följande:
”CAT.OP.MPA.100 Utnyttjande av flygtrafikledningstjänst (ATS)
”3. lokal helikopterverksamhet (LHO),”
- b) Punkt CAT.OP.MPA.106 ska utgå.
- c) Punkt CAT.OP.MPA.150 ska ersättas med följande:
”CAT.OP.MPA.150
DENNA PUNKT HAR AVSIKTLIGT LÄMNATS TOM”.

- d) Punkt CAT.OP.MPA.151 ska utgå.
- e) Punkt CAT.OP.MPA.175 b.7 ska ersättas med följande:

”7. bestämmelserna i drifthandboken om bränsle/energi, olja och syrgas, minimiflyghöjder, operativa minima vid flygplats samt tillgängligheten för alternativflygplatser, om sådana krävs, kan uppfyllas för den planerade flygningen.”.
- f) Följande punkt ska införas som punkt CAT.OP.MPA.177:

”CAT.OP.MPA.177 Inlämning av ATS-färdplan

 - a) Om en ATS-färdplan inte har inlämnats eftersom det inte krävs enligt trafikreglerna för luftfart, ska tillräckliga uppgifter lämnas i förvar så att alarmeringstjänsten kan aktiveras vid behov.
 - b) När verksamheten utgår från en plats där det inte är möjligt att lämna någon ATS-färdplan, ska denna lämnas så snart som möjligt efter start av befälhavaren eller operatören.”.
- g) Punkt CAT.OP.MPA.180 ska ersättas med följande:

”CAT.OP.MPA.180 Bränsle-/energiplan – flygplan

 - a) Operatören ska upprätta, genomföra och upprätthålla en bränsle-/energiplan som
 - 1) är lämplig för den eller de typer av verksamhet som utförs,
 - 2) motsvarar operatörens förmåga att stödja dess genomförande, och
 - 3) är något av följande:
 - i) En grundläggande bränsle-/energiplan, som ska ligga till grund för en grundläggande bränsle-/energiplan med variationer och en enskild bränsle-/energiplan. Den grundläggande bränsle-/energiplanen bygger på en storskalig analys av säkerhets- och driftsdata från branschens tidigare resultat och erfarenheter, med tillämpning av vetenskapliga principer. Den grundläggande bränsle-/energiplanen ska säkerställa en säker, ändamålsenlig och effektiv drift av luftfartyget, i den ordningen.
 - ii) En grundläggande bränsle-/energiplan med variationer, som är en grundläggande bränsle-/energiplan där den analys som avses i punkt i används för att fastställa en variation i den grundläggande bränsle-/energiplan som säkerställer en säker, ändamålsenlig och effektiv drift av luftfartyget, i den ordningen.
 - iii) En enskild bränsle-/energiplan som bygger på en jämförande analys av operatörens säkerhets- och driftsdata, med tillämpning av vetenskapliga principer. Analysen används för att fastställa en bränsle-/energiplan med en säkerhetsnivå som är högre än eller likvärdig med säkerhetsnivån hos den grundläggande bränsle-/energiplan som säkerställer en säker, ändamålsenlig och effektiv drift av luftfartyget, i den ordningen.
 - b) Alla bränsle-/energiplaner ska omfatta
 - 1) en policy för bränsle-/energiplanering och omplanering under flygning,
 - 2) en policy för val av flygplats, och
 - 3) en policy för bränsle-/energiuppföljning under flygning.
 - c) Bränsle-/energiplanen och eventuella ändringar av denna ska kräva förhandsgodkännande från den behöriga myndigheten.
 - d) När operatören avser att ansöka om en enskild bränsle-/energiplan ska denne
 - 1) fastställa en grundläggande säkerhetsprestanda för sin nuvarande bränsle-/energiplan,
 - 2) visa sin förmåga att stödja genomförandet av den föreslagna enskilda bränsle-/energiplanen, inbegripet förmågan att utöva lämplig operativ kontroll och att säkerställa utbyte av relevant säkerhetsinformation mellan den operativa ledningspersonalen och flygbesättningen, och
 - 3) göra en säkerhetsriskbedömning som visar hur en säkerhetsnivå som är likvärdig med säkerhetsnivån i den nuvarande bränsle-/energiplanen uppnås.”.

h) Punkt CAT.OP.MPA.181 ska ersättas med följande:

"CAT.OP.MPA.181 Bränsle-/energiplan – policy för bränsle-/energiplanering och omplanering under flygning – flygplan

a) Operatören ska

- (1) fastställa en policy för bränsle-/energiplanering och omplanering under flygning som en del av bränsle-/energiplanen,
- (2) säkerställa att flygplanet medför en tillräcklig mängd bränsle/energi som kan utnyttjas för att på ett säkert sätt slutföra den planerade flygningen och för att medge avvikelser från den planerade verksamheten,
- (3) utarbeta förfaranden för policyn för bränsle-/energiplanering och omplanering under flygning som ska ingå i drifhandboken,
- (4) säkerställa att bränsle-/energiplaneringen för flygningen baseras på
 - i) för luftfartyget specifika, aktuella uppgifter som härletts från ett system för övervakning av bränsle-/energiförbrukningen eller, om sådana uppgifter inte är tillgängliga,
 - ii) uppgifter från flygplanstillverkaren.

b) Operatören ska säkerställa att planeringen av flygningar omfattar de operativa förhållanden under vilka flygningen ska genomföras. De operativa förhållandena ska minst omfatta

- (1) uppgifter om luftfartygets bränsle-/energiförbrukning,
- (2) beräknade massor,
- (3) förväntade meteorologiska förhållanden,
- (4) effekterna av senarelagda underhållsmoment och/eller av konfigurationsavvikelser,
- (5) förväntade ut- och inflygningsvägar och start- och landningsbanor, och
- (6) förutsedda förseningar.

c) Operatören ska säkerställa att beräkningen före flygning av den användbara bränsle-/energimängd som krävs för en flygning inbegriper följande:

- 1) Taxningsbränsle/taxningsenergi som inte får understiga den mängd som förväntas användas före start.
- 2) Bränsle/energi till destinationen som ska vara den mängd bränsle/energi som krävs för att flygplanet ska kunna flyga från start, eller från punkten för omplanering under flygning, till landning på destinationsflygplatsen.
- 3) Bränsle/energi för oförutsedda händelser som ska vara den mängd bränsle/energi som krävs för att kompensera för oförutsedda faktorer.
- 4) Bränsle/energi till alternativ destinationsflygplats:
 - i) När en flygning genomförs med minst en alternativ destinationsflygplats ska detta vara den mängd bränsle/energi som krävs för att flyga från destinationsflygplatsen till den alternativa destinationsflygplatsen, eller
 - ii) när en flygning genomförs utan alternativ destinationsflygplats ska detta vara den mängd bränsle/energi som krävs för väntning vid destinationsflygplatsen, samtidigt som flygplanet har möjlighet att genomföra en säker landning, och för att medge avvikelser från den planerade verksamheten. Denna mängd ska minst vara 15 minuters bränsle/energi i fart för väntläge på 1 500 fot (450 m) över flygplatsens höjd över havet under standardförhållanden, beräknad med hänsyn till flygplanets uppskattade massa vid ankomst till destinationsflygplatsen.
- 5) Slutlig bränsle-/energireserv som ska vara den mängd bränsle/energi som beräknas vid fart för väntläge på 1 500 fot (450 m) över flygplatsens höjd över havet under standardförhållanden med hänsyn till flygplanets uppskattade massa vid ankomst till den alternativa destinationsflygplatsen, eller till destinationsflygplatsen när ingen alternativ destinationsflygplats krävs, och den får inte understiga
 - i) bränsle/energi för 45 minuters flygning för kolvmotordrivna flygplan, eller
 - ii) bränsle/energi för 30 minuters flygning för flygplan med turbinmotorer.

- 6) Ytterligare bränsle/energi, om detta krävs med hänsyn till typen av verksamhet. Det ska vara den mängd bränsle/energi som gör det möjligt för flygplanet att landa på ett sträckalternativ avseende bränsle/energi (kritiskt scenario för sträckalternativ avseende bränsle/energi) i händelse av ett fel på luftfartyget som avsevärt ökar bränsle-/energiförbrukningen vid den mest kritiska punkten längs sträckan. Denna mängd ytterligare bränsle/energi krävs endast om den minsta mängd bränsle/energi som beräknas enligt punkterna c.2–c.5 inte är tillräcklig för en sådan händelse.
- 7) Extra bränsle/energi för att ta hänsyn till förutsedda förseningar eller särskilda operativa begränsningar.
- 8) Bränsle/energi efter egen bedömning, om detta begärs av befälhavaren.
- d) Operatören ska säkerställa att förfaranden för omplanering under flygning, för beräkning av den användbara bränsle-/energimängd som krävs när en flygning fortsätter längs en annan flygväg eller till en annan destinationsflygplats än vad som ursprungligen planerats, omfattar punkterna c.2–c.7.”.
- i) Punkt CAT.OP.MPA.182 ska ersättas med följande:

”CAT.OP.MPA.182 Bränsle-/energiplan – policy för val av flygplats – flygplan

 - a) På planeringsstadiet ska operatören säkerställa att det efter det att flygningen har påbörjats med rimlig säkerhet kan fastställas att en flygplats där en säker landning kan utföras kommer att vara tillgänglig vid den beräknade tidpunkten för användning av den flygplatsen.
 - b) För att möjliggöra en säker landning i händelse av en onormal situation eller en nödsituation efter start ska operatören på planeringsstadiet välja och i driftfärdplanen ange en alternativ startflygplats om antingen
 - 1) de meteorologiska förhållandena vid startflygplatsen är sämre än operatörens fastställda landningsminima för flygplatsen och den verksamheten, eller
 - 2) det av andra skäl skulle vara omöjligt att återvända till startflygplatsen.
 - c) Den alternativa startflygplatsen ska vara belägen inom ett avstånd från startflygplatsen som minimerar risken för exponering för potentiella onormala situationer eller nödsituationer. Vid valet av den alternativa startflygplatsen ska operatören beakta åtminstone följande:
 - 1) Aktuella och prognostiserade meteorologiska förhållanden.
 - 2) Flygplatsinfrastrukturens tillgänglighet och kvalitet.
 - 3) Luftfartygets navigerings- och landningskapacitet under onormala förhållanden eller i nödsituationer, med beaktande av redundans avseende kritiska system.
 - 4) Godkännanden som innehåller (t.ex. långdistansflygning med tvåmotoriga flygplan (ETOPS), verksamhet vid låga siktvärden (LVO) etc.).
 - d) På planeringsstadiet ska operatören för varje flygning enligt instrumentflygregler (IFR) välja och i drift- och ATS-färdplanerna ange en eller flera flygplatser så att två säkra landningsmöjligheter finns tillgängliga under normal drift när
 - 1) destinationsflygplatsen nås, eller
 - 2) *point of no return* nås, på något tillgängligt sträckalternativ avseende bränsle/energi under verksamhet till enligt belägna flygplatser. En flygning till en enligt belägen flygplats får inte fortsätta förbi *point of no return* om inte en aktuell bedömning av meteorologiska förhållanden, trafik och andra operativa förhållanden tyder på att en säker landning kan utföras på destinationsflygplatsen vid den beräknade tidpunkten för användning.

Operatören ska inhämta förhandsgodkännande från den behöriga myndigheten för användning av en enligt belägen flygplats som destinationsflygplats.
 - e) Operatören ska tillhandahålla lämpliga säkerhetsmarginaler för färdplanering för att ta hänsyn till en eventuell försämring av de tillgängliga prognostiserade meteorologiska förhållandena vid den beräknade tidpunkten för landning.
 - f) För varje IFR-flygning ska operatören säkerställa att tillräckliga hjälpmedel finns tillgängliga för att flyga till och landa på destinationsflygplatsen eller på varje alternativ destinationsflygplats i händelse av förlust av kapacitet för den avsedda inflygningen och landningen.”.

j) Punkt CAT.OP.MPA.185 ska ersättas med följande:

"CAT.OP.MPA.185 Bränsle-/energiplan – policy för bränsle-/energiuppföljning under flygning – flygplan

a) Operatören ska fastställa förfaranden för bränsle-/energiuppföljning under flygning som säkerställer

- 1) kontinuerlig validering av de antaganden som gjorts under planeringsfasen (omplanering före eller under flygning, eller båda),
- 2) omanalys och justering, om nödvändigt,
- 3) att den mängd bränsle/energi som är användbar och återstår ombord är skyddad och att den inte understiger den mängd bränsle/energi som krävs för att fortsätta till en flygplats där en säker landning kan utföras, och
- 4) att relevanta bränsle-/energidata för punkterna 1, 2 och 3 registreras.

b) Operatören ska ha förfaranden för att kräva att befälhavaren inhämtar information om förseningar från en tillförlitlig källa när oförutsedda omständigheter kan leda till landning på destinationsflygplatsen med mindre än den slutliga bränsle-/energireserven plus

- 1) bränsle/energi för att fortsätta till en alternativflygplats, om så krävs, eller
- 2) bränsle/energi som krävs för att fortsätta till en enligt belägen flygplats.

c) Befälhavaren ska underrätta flygkontrolltjänsten (ATC) om en situation med "minimum bränsle-/energimängd" genom att deklarerat "MINIMUM FUEL" när befälhavaren har

- 1) åtagit sig att landa på en viss flygplats, och
- 2) beräknat att varje förändring av det befintliga färdtillståndet för landning på den flygplatsen kan leda till landning med mindre än den planerade slutliga bränsle-/energireserven.

d) Befälhavaren ska deklarerat att ett nödläge med "bränsle-/energisituation" föreligger genom att sända "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL" när den användbara bränsle-/energimängd som beräknas vara tillgänglig vid landning på närmaste flygplats där en säker landning kan utföras är mindre än den planerade slutliga bränsle-/energireserven."

k) Punkt CAT.OP.MPA.186 ska utgå.

l) Punkt CAT.OP.MPA.190 ska ersättas med följande:

"CAT.OP.MPA.190 Bränsle-/energiplan – helikoptrar

a) Operatören ska upprätta, genomföra och upprätthålla en bränsle-/energiplan som omfattar

- 1) en policy för bränsle-/energiplanering och omplanering under flygning, och
- 2) en policy för bränsle-/energiuppföljning under flygning.

b) Bränsle-/energiplanen ska

- 1) vara lämplig för den eller de typer av verksamhet som utförs, och
- 2) motsvara operatörens förmåga att stödja dess genomförande.

c) Bränsle-/energiplanen och eventuella ändringar av denna ska kräva förhandsgodkännande från den behöriga myndigheten."

m) Följande punkter ska införas som punkterna CAT.OP.MPA.191 och CAT.OP.MPA.192:

"CAT.OP.MPA.191 Bränsle-/energiplan – policy för bränsle-/energiplanering och omplanering under flygning – helikoptrar

a) Som en del av bränsle-/energiplanen ska operatören fastställa en policy för bränsle-/energiplanering och omplanering under flygning för att säkerställa att luftfartyget medför en tillräcklig mängd bränsle/energi som kan utnyttjas för att på ett säkert sätt slutföra den planerade flygningen och för att medge avvikelser från den planerade verksamheten.

b) Operatören ska säkerställa att bränsle-/energiplaneringen för flygningar baseras på åtminstone följande element:

- 1) Förfaranden som framgår av drifhandboken och
 - i) för luftfartyget specifika, aktuella uppgifter som härletts från ett system för övervakning av bränsle-/energiförbrukningen, eller

- ii) uppgifter från luftfartygstillverkaren.
- 2) De operativa förhållanden under vilka flygningen ska utföras inklusive
 - i) uppgifter om luftfartygets bränsle-/energiförbrukning,
 - ii) beräknade massor,
 - iii) förväntade meteorologiska förhållanden,
 - iv) effekterna av senarelagda underhållsmoment eller av konfigurationsavvikelser, eller båda, och
 - v) förfaranden och restriktioner som införts av leverantörer av flygtrafiktjänst.
- c) Operatören ska säkerställa att beräkningen före flygning av den användbara bränsle-/energimängd som krävs för en flygning inbegriper följande:
 - 1) Taxningsbränsle/taxningsenergi som inte får understiga den mängd som förväntas användas före start.
 - 2) Bränsle/energi till destinationen.
 - 3) Bränsle/energi för oförutsedda händelser.
 - 4) Bränsle/energi till alternativ destinationsflygplats om en alternativ destinationsflygplats krävs,
 - 5) Slutlig bränsle-/energireserv, som inte får understiga,
 - i) vid flygning enligt visuelflygregler (VFR) och navigering under dager med hjälp av visuella referenser till marken, bränsle/energi för 20 minuters flygning i fart för bästa räckvidd, eller
 - ii) vid flygning enligt VFR och navigering på annat sätt än med hjälp av visuella referenser till marken eller under mörker, bränsle/energi för 30 minuters flygning i fart för bästa räckvidd, eller
 - iii) vid flygning enligt instrumentflygregler (IFR), bränsle/energi för 30 minuters flygning i fart för väntläge på 1 500 fot (450 m) över flygplatsens höjd över havet under standardförhållanden, beräknat med hänsyn till helikopterns beräknade massa vid ankomst till den alternativa destinationsflygplatsen eller till destinationsflygplatsen när ingen alternativ destinationsflygplats krävs.
 - 6) Extra bränsle/energi för att ta hänsyn till förutsedda förseningar eller särskilda operativa begränsningar.
 - 7) Bränsle/energi efter egen bedömning, om detta begärs av befälhavaren.
- d) Operatören ska säkerställa att, om en flygning måste fortsätta längs en annan flygväg eller till en annan destinationsflygplats än vad som ursprungligen planerats, förfaranden för omplanering under flygning för beräkning av erforderlig användbar bränsle-/energimängd omfattar
 - 1) bränsle/energi för återstoden av flygningen,
 - 2) bränsle-/energireserv som består av
 - i) bränsle/energi för oförutsedda händelser,
 - ii) bränsle/energi för alternativ destinationsflygplats om en alternativ destinationsflygplats krävs,
 - iii) slutlig bränsle-/energireserv, och
 - iv) ytterligare bränsle/energi, om detta krävs med hänsyn till typen av verksamhet,
 - 3) extra bränsle/energi för att ta hänsyn till förutsedda förseningar eller särskilda operativa begränsningar, och
 - 4) bränsle/energi efter egen bedömning, om detta begärs av befälhavaren.
- e) Som ett alternativ till punkterna b–d, för helikoptrar med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) på högst 3 175 kg, som flyger under dager och på sträckor där navigering sker med hjälp av visuella referenser till marken, eller för lokal helikopterverksamhet (LHO), ska bränsle-/energipolicyn säkerställa att den slutliga bränsle-/energireserven efter avslutad flygning, eller serie av flygningar, är tillräcklig för
 - 1) 30 minuters flygtid i fart för bästa räckvidd, eller
 - 2) 20 minuters flygtid i fart för bästa räckvidd, vid verksamhet inom ett område med kontinuerliga och lämpliga utlandningsplatser.

CAT.OP.MPA.192 Val av flygplatser och utelandningsplatser – helikoptrar

- a) För flygningar under instrumentväderförhållanden (IMC) ska operatören välja en alternativ startflygplats som är belägen inom en timmes flygtid med normal marschfart, om det av meteorologiska skäl inte är möjligt att återvända till startflygplatsen.
 - b) På planeringsstadiet ska operatören för varje flygning enligt instrumentflygregler (IFR) välja och i drift- och ATS-färdplanerna ange en eller flera flygplatser eller utelandningsplatser så att två säkra landningsmöjligheter finns tillgängliga under normal drift, med undantag för vad som föreskrivs i punkt SpA.HOFO.120 b.
 - c) Operatören ska tillämpa lämpliga säkerhetsmarginaler i färdplaneringen för att ta hänsyn till en eventuell försämring av de tillgängliga prognostiserade meteorologiska förhållandena vid den beräknade tidpunkten för landning.
 - d) För varje IFR-flygning ska operatören säkerställa att tillräckliga hjälpmedel finns tillgängliga för att flyga till och landa på destinationsflygplatsen eller på varje alternativ destinationsflygplats i händelse av förlust av kapacitet för den avsedda inflygningen och landningen.”.
- n) Punkt CAT.OP.MPA.195 ska ersättas med följande:
- ”CAT.OP.MPA.195 Bränsle-/energiplan – policy för bränsle-/energiuppföljning under flygning – helikoptrar
- a) Operatören ska inrätta förfaranden för att säkerställa att bränsle-/energikontroller och bränsle-/energiuppföljning utförs under flygning.
 - b) Befälhavaren ska övervaka den mängd bränsle/energi som är användbar och återstår ombord för att säkerställa att den är skyddad och att den inte understiger den mängd bränsle/energi som krävs för att fortsätta till en flygplats eller utelandningsplats där en säker landning kan utföras.
 - c) Befälhavaren ska underrätta flygkontrolltjänsten (ATC) om en situation med ”minimum bränsle-/energimängd” genom att deklarerar ”MINIMUM FUEL” när befälhavaren har
 - (1) åtagit sig att landa på en flygplats eller utelandningsplats, och
 - (2) beräknat att varje förändring av det befintliga färdtillståndet för landning på den flygplatsen eller utelandningsplatsen, eller andra förseningar i flygtrafiken, kan leda till landning med mindre än den planerade slutliga bränsle-/energireserven.
 - d) Befälhavaren ska deklarerar att ett nödläge med ”bränsle-/energisituation” föreligger genom att sända ”MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” när den användbara bränsle-/energimängd som uppskattas vara tillgänglig vid landning på närmaste flygplats eller utelandningsplats där en säker landning kan utföras är mindre än den planerade slutliga bränsle-/energireserven.”.
- o) Punkt CAT.OP.MPA.200 ska ersättas med följande:
- ”CAT.OP.MPA.200 Särskild tankning eller avtankning av luftfartyget
- a) Särskild tankning eller avtankning får endast utföras om operatören
 - (1) har genomfört en riskbedömning,
 - (2) har utarbetat förfaranden, och
 - (3) har inrättat ett utbildningsprogram för sin personal som är involverad i sådan verksamhet.
 - b) Särskild tankning eller avtankning omfattar
 - (1) tankning med en motor igång eller rotor i rörelse,
 - (2) tankning/avtankning medan passagerare går ombord, är ombord eller stiger av, och
 - (3) tankning med/avtankning av blandbränsle.
 - c) För flygplan krävs förhandsgodkännande från den behöriga myndigheten för alla särskilda tanknings- eller avtankningsförfaranden och alla ändringar av dessa.
 - d) För helikoptrar krävs förhandsgodkännande från den behöriga myndigheten för tankningsförfaranden med rotor i rörelse och alla ändringar av dessa.”.

- p) Punkt CAT.OP.MPA.245 a.1 ska ersättas med följande:
"1) påbörja flygningen, eller".
- q) Punkt CAT.OP.MPA.246 a ska ersättas med följande:
"a) beslutspunkten när proceduren för reducerat bränsle/reducerad energi för oförutsedda händelser tillämpas, eller".
- r) Punkt CAT.OP.MPA.260 ska ersättas med följande:
"CAT.OP.MPA.260 Bränsle-/energimängd och oljemängd
Befälhavaren får endast påbörja en flygning eller fortsätta i händelse av omplanering under flygningen om han eller hon är förvissad om att luftfartyget medför minst den mängd bränsle/energi och olja som kan utnyttjas och planeras vara tillräcklig för att flygningen ska kunna slutföras säkert, med beaktande av förväntade operativa förhållanden."
- s) Punkt CAT.OP.MPA.280 "Bränsleuppföljning under flygning – flygplan" ska ersättas med följande:
"CAT.OP.MPA.280
[DENNA PUNKT HAR AVSIKTLIGT LÄMNATS TOM]."
- t) Punkt CAT.OP.MPA.281 ska utgå.
- u) Punkt CAT.POL.A.220 f ska ersättas med följande:
"f) Flygplanets förväntade massa vid den punkt där de två motorerna antas sluta fungera får inte underskrida den massa som innefattar tillräcklig mängd bränsle/energi för att fortsätta flygningen till en flygplats där landning kan antas ske, och anlända dit på en höjd av minst 1 500 fot (450 m) direkt över landningsområdet, och därefter flyga i 15 minuter på marscheffekt eller dragkraft, beroende på vad som är tillämpligt."
- v) Punkt CAT.POL.A.420 d ska ersättas med följande:
"d) Flygplanets förväntade massa vid den punkt där de två motorerna antas sluta fungera får inte underskrida den massa som innefattar tillräcklig mängd bränsle/energi för att fortsätta flygningen till en flygplats där landning kan antas ske, och anlända dit på en höjd av minst 1 500 fot (450 m) direkt över landningsområdet, och därefter flyga i 15 minuter på marscheffekt eller dragkraft, beroende på vad som är tillämpligt."
- w) Punkt CAT.IDE.A.195 e ska ersättas med följande:
"e) De krav som är tillämpliga på datalänkregistratorns start- och stopplogik är desamma som de krav som är tillämpliga på ljudregistratorns (CVR) start- och stopplogik enligt punkt CAT.IDE.A.185."
- (5) Bilaga V ska ändras på följande sätt:
- a) Punkt SpA.HEMS.150 ska ersättas med följande:
"SpA.HEMS.150 Bränsle-/energimängd – lättnad
Som ett alternativ till punkterna CAT.OP.MPA.191 b–d, när HEMS-uppdraget (ambulansflygning) genomförs enligt visuelflygregler (VFR) inom ett lokalt och avgränsat geografiskt område, ska bränsle-/energipolicyn säkerställa att den slutliga bränsle-/energireserven när uppdraget är slutfört är tillräcklig för
a) 30 minuters flygtid i fart för bästa räckvidd, eller
b) 20 minuters flygtid i fart för bästa räckvidd under dager, vid verksamhet inom ett område med kontinuerliga och lämpliga utelandningsplatser."
- b) Punkt SpA.HEMS.155 ska ersättas med följande:
"SpA.HEMS.155 Tankning med passagerare ombord
Ett tankningsförfarande med antingen stoppade rotoror eller rotoror i rörelse ska tillhandahållas i enlighet med punkt CAT.OP.MPA.200 "Särskild tankning eller avtankning av luftfartyget."
- c) Punkt SpA.HOFO.120 a ska ersättas med följande:
"a) *Alternativ destinationsflygplats på land.* Genom undantag från punkterna CAT.OP.MPA.192, 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 definierad som en kustnära flygplats, eller

- 2) följande kriterier är uppfyllda:
- Destinationsflygplatsen har en offentliggjord instrumentinflygningsprocedur.
 - Flygtiden är kortare än 3 timmar.
 - I den offentliggjorda väderprognosen, som är giltig från 1 timme före till 1 timme efter den förväntade landningstiden, anges att
 - 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
 - sikten är minst 2 500 meter.”.
- d) Punkt SpA.SET-IMC.110 I ska ersättas med följande:
- ”I) En nödanordning för reglering av motoreffekt som tillåter fortsatt drift av motorn inom ett effektintervall som är tillräckligt för att på ett säkert sätt slutföra flygningen, i händelse av ett rimligt sannolikt fel i bränsle-/energistyrenheten.”.
- 6) Bilaga VI ska ändras på följande sätt:
- a) Punkt NCC.OP.105 ska ersättas med följande:
- ”NCC.OP.105 Definition av ensligt belägen flygplats – flygplan
- För valet av alternativflygplatser och policyn för bränsle-/energiplanering och omplanering under flygning får operatören inte betrakta en flygplats som en isolerad flygplats såvida inte flygtiden till närmaste vädermässigt användbara alternativa destinationsflygplats är längre än
- 60 minuter för flygplan med kolvmotorer, eller
 - 90 minuter för flygplan med turbinmotorer.”.
- b) Punkterna NCC.OP.130 och NCC.OP.131 ska ersättas med följande:
- ”NCC.OP.130 Bränsle-/energiplan – flygplan och helikoptrar
- Operatören ska upprätta, genomföra och upprätthålla en bränsle-/energiplan som omfattar
 - en policy för bränsle-/energiplanering och omplanering under flygning, och
 - en policy för bränsle-/energiuppföljning under flygning.
 - Bränsle-/energiplanen ska
 - vara lämplig för den eller de typer av verksamhet som utförs, och
 - motsvara operatörens förmåga att stödja dess genomförande.
- ”NCC.OP.131 Bränsle-/energiplan – policy för bränsle-/energiplanering och omplanering under flygning – flygplan och helikoptrar
- Som en del av bränsle-/energiplanen ska operatören fastställa en policy för bränsle-/energiplanering och omplanering under flygning för att säkerställa att luftfartyget medför en tillräcklig mängd bränsle/energi som kan utnyttjas för att på ett säkert sätt slutföra den planerade flygningen och för att medge avvikelser från den planerade verksamheten.
 - Operatören ska säkerställa att bränsle-/energiplaneringen för flygningar baseras på åtminstone följande element:
 - Förfaranden som framgår av drifthandboken och
 - för luftfartyget specifika, aktuella uppgifter som härletts från ett system för övervakning av bränsle-/energiförbrukningen eller, om sådana uppgifter inte är tillgängliga,
 - uppgifter från luftfartygstillverkaren.
 - De operativa förhållanden under vilka flygningen ska utföras inklusive
 - uppgifter om luftfartygets bränsle-/energiförbrukning,
 - beräknade massor,
 - förväntade meteorologiska förhållanden,

- iv) effekterna av senarelagda underhållsmoment eller av konfigurationsavvikelser, eller båda, och
 - v) förutsedda förseningar.
- c) För flygplan ska operatören säkerställa att beräkningen före flygning av den användbara bränsle-/energimängd som krävs för en flygning inbegriper följande:
- 1) Taxningsbränsle/taxningsenergi som inte får understiga den mängd som förväntas användas före start.
 - 2) Bränsle/energi till destinationen som ska vara den mängd bränsle/energi som krävs för att flygplanet ska kunna flyga från start, eller från punkten för omplanering under flygning, till landning på destinationsflygplatsen.
 - 3) Bränsle/energi för oförutsedda händelser som ska vara den mängd bränsle/energi som krävs för att kompensera för oförutsedda faktorer.
 - 4) Bränsle/energi till alternativ destinationsflygplats:
 - i) När en flygning genomförs med minst en alternativ destinationsflygplats ska detta vara den mängd bränsle/energi som krävs för att flyga från destinationsflygplatsen till den alternativa destinationsflygplatsen, eller
 - ii) när en flygning genomförs utan någon alternativ destinationsflygplats ska detta vara den mängd bränsle/energi som krävs för väntning vid destinationsflygplatsen för att kompensera för avsaknaden av en alternativ destinationsflygplats.
 - 5) Slutlig bränsle-/energireserv som ska vara den mängd bränsle/energi som beräknas vid fart för väntläge på 1 500 fot (450 m) över flygplatsens höjd över havet under standardförhållanden med hänsyn till luftfartygets uppskattade massa vid ankomst till den alternativa destinationsflygplatsen, eller till destinationsflygplatsen när ingen alternativ destinationsflygplats krävs, och den får inte understiga
 - i) bränsle/energi för 45 minuters flygning för flygplan med kolvmotorer vid flygning enligt visuelflygregler (VFR) under mörker och instrumentflygregler (IFR), eller
 - ii) bränsle/energi för 30 minuters flygning för flygplan med kolvmotorer vid VFR-flygningar under dager,
 - iii) bränsle/energi för 30 minuters flygning för flygplan med turbinmotorer.
 - 6) Ytterligare bränsle/energi, om detta krävs med hänsyn till typen av verksamhet. Det ska vara den mängd bränsle/energi som gör det möjligt för flygplanet att utföra en säker landning på ett sträckalternativ avseende bränsle/energi (kritiskt scenario för sträckalternativ avseende bränsle/energi) i händelse av ett motorbortfall eller tryckfall, beroende på vilket av dessa som kräver större mängd bränsle/energi, baserat på antagandet att ett sådant bortfall inträffar vid den mest kritiska punkten längs sträckan. Denna mängd ytterligare bränsle/energi krävs endast om den minsta mängd bränsle/energi som beräknas enligt punkterna c.2–c.5 inte är tillräcklig för en sådan händelse.
 - 7) Extra bränsle/energi för att ta hänsyn till förutsedda förseningar eller särskilda operativa begränsningar.
 - 8) Bränsle/energi efter egen bedömning, om detta begärs av befälhavaren.
- d) För helikoptrar ska operatören säkerställa att beräkningen före flygning av den användbara bränsle-/energimängd som krävs för en flygning inbegriper samtliga följande faktorer:
- 1) Bränsle/energi för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen eller utelandningsplatsen.
 - 2) Om en alternativ destinationsflygplats krävs, bränsle/energi till alternativ destinationsflygplats, som ska vara den mängd bränsle/energi som krävs för att genomföra en avbruten inflygning på den avsedda landningsflygplatsen eller utelandningsplatsen och därefter flyga till den angivna alternativa destinationsflygplatsen samt genomföra en inflygning och landa.
 - 3) Slutlig bränsle-/energireserv, som inte får understiga,
 - i) för flygningar enligt VFR, bränsle/energi för minst 20 minuters flygning i fart för bästa räckvidd, eller
 - ii) för IFR-flygningar, bränsle/energi för minst 30 minuters flygning i fart för väntläge 450 m (1 500 fot) över den avsedda landningsflygplatsen eller utelandningsplatsen under standardtemperaturförhållanden.

- e) Om en flygning måste fortsätta till en annan destinationsflygplats än den ursprungligen planerade ska operatören säkerställa att förfaranden för omplanering under flygning för beräkning av erforderlig användbar bränsle-/energimängd är tillgängliga och uppfyller kraven i punkterna c.2–c.7 för flygplan och punkt d för helikoptrar.
- f) Befälhavaren får endast påbörja en flygning eller fortsätta i händelse av omplanering under flygningen om han eller hon är förvissad om att luftfartyget medför minst den mängd bränsle/energi och olja som kan utnyttjas och planeras vara tillräcklig för att flygningen ska kunna slutföras säkert.”.
- c) Punkt NCC.OP.151 b ska ersättas med följande:
- ”b) den avsedda landningsplatsen betecknas som en enligt belägen flygplats och
- 1) en instrumentinflygningsprocedur föreskrivs för den avsedda landningsflygplatsen, och
 - 2) tillgänglig aktuell meteorologisk information visar att följande meteorologiska förhållanden kommer att råda från två timmar före till två timmar efter den beräknade ankomsttiden:
 - i) En molnbas på minst 300 m (1 000 fot) ovanför det minimum som anges för instrumentinflygningsproceduren, och
 - ii) en sikt på minst 5,5 km eller 4 km mer än det minimum som anges för proceduren.”.
- d) Punkt NCC.OP.155 b ska ersättas med följande:
- ”b) För alla andra typer av bränsle/energi ska nödvändiga försiktighetsåtgärder vidtas, och luftfartyget ska vara korrekt bemannat med kvalificerad personal som är redo att inleda och leda en utrymning av luftfartyget på det mest praktiska och skyndsamma sätt som är möjligt.”.
- e) Följande punkt ska införas som punkt NCC.OP.157:
- ”NCC.OP.157 Tankning med motor(er)och/eller rotoror igång – helikoptrar
- a) Tankning med motor(er) och/eller rotoror igång får endast genomföras
- 1) när inga passagerare går ombord eller stiger av,
 - 2) om operatören av flygplatsen/utlandningsplatsen tillåter sådan verksamhet,
 - 3) i överensstämmelse med eventuella särskilda förfaranden och begränsningar i flyghandboken (AFM),
 - 4) med bränsletyperna JET A eller JET A-1, och
 - 5) om det finns passande anordningar eller utrustning för räddning och brandbekämpning.
- b) Operatören ska bedöma de risker som är förknippade med tankning med motor(er) och/eller rotoror igång.
- c) Operatören ska fastställa lämpliga förfaranden som ska följas av all berörd personal, såsom besättningsmedlemmar och personal som utför markbunden verksamhet.
- d) Operatören ska utbilda sina besättningsmedlemmar och säkerställa att den berörda personalen som utför markbunden verksamhet har lämplig utbildning.
- e) Operatören ska säkerställa att förfarandet för tankning av helikopter med motor(er) och/eller rotoror igång specificeras i drifhandboken. Detta förfarande och eventuella ändringar av detta ska kräva förhandsgodkännande från den behöriga myndigheten.”.
- f) Punkt NCC.OP.205 ska ersättas med följande:
- ”NCC.OP.205 Bränsle-/energiplan – policy för bränsle-/energiuppföljning under flygning
- a) Operatören ska inrätta förfaranden för att säkerställa att bränsle-/energikontroller och bränsle-/energiuppföljning utförs under flygning.
- b) Befälhavaren ska övervaka den mängd bränsle/energi som är användbar och återstår ombord för att säkerställa att den är skyddad och att den inte understiger den mängd bränsle/energi som krävs för att fortsätta till en flygplats eller utlandningsplats där en säker landning kan utföras.
- c) Befälhavaren ska underrätta flygkontrolltjänsten (ATC) om en situation med ”minimum bränsle-/energimängd” genom att deklarerar ”MINIMUM FUEL” när befälhavaren har
- 1) åtagit sig att landa på en viss flygplats eller utlandningsplats, och

- 2) beräknat att varje förändring av det befintliga färdtillståndet för landning på den flygplatsen eller utlandningsplatsen, eller andra förseningar i flygtrafiken, kan leda till landning med mindre än den planerade slutliga bränsle-/energireserven.
- d) Befälhavaren ska deklarerat att ett nödläge med "bränsle-/energisituation" föreligger genom att sända "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL" när den användbara bränsle-/energimängd som uppskattas vara tillgänglig vid landning på närmaste flygplats eller utlandningsplats där en säker landning kan utföras är mindre än den planerade slutliga bränsle-/energireserven."
- g) I punkt NCC.POL.110 a ska punkterna 6, 7, 8 och 9 ersättas med följande:
- "6) Bränslets/energins massa vid start och massa för bränsle/energi till destinationen.
 - 7) Massa för andra förbrukningsvaror än bränsle/energi, i förekommande fall.
 - 8) Lastkomponenter inklusive passagerare, bagage, frakt och ballast.
 - 9) Startmassa, landningsmassa och massa utan bränsle/energi."
- 7) Bilaga VII ska ändras på följande sätt:
- a) Punkt NCO.OP.105 ska ersättas med följande:
- "NCO.OP.105 Definition av ensligt belägen flygplats – flygplan
- "För valet av alternativflygplatser och bränsle-/energimängden får befälhavaren inte betrakta en flygplats som en isolerad flygplats såvida inte flygtiden till närmaste vädermässigt användbara alternativa destinationsflygplats är längre än
- a) 60 minuter för flygplan med kolvmotorer, eller
 - b) 90 minuter för flygplan med turbinmotorer."
- b) Punkt NCO.OP.125 ska ersättas med följande:
- "NCO.OP.125 Bränsle-/energimängd och oljemängd – flygplan och helikoptrar
- a) Befälhavaren ska säkerställa att den mängd bränsle/energi och olja som medförs ombord är tillräcklig, med beaktande av de meteorologiska förhållandena, alla faktorer som påverkar luftfartygets prestanda, eventuella förseningar som förväntas under flygningen och eventuella oförutsedda händelser som rimligen kan förväntas påverka flygningen.
 - b) Befälhavaren ska planera en mängd bränsle/energi som ska skyddas som slutlig bränsle-/energireserv för att säkerställa en säker landning. Befälhavaren ska ta hänsyn till samtliga följande faktorer, och i följande prioriteringsordning, för att fastställa mängden vad gäller slutlig bränsle-/energireserv:
 - 1) Allvarlighetsgraden hos den fara för personer eller egendom som kan uppstå vid en nödlandning till följd av bristfällig bränsle-/energitillförsel.
 - 2) Sannolikheten för oförutsedda omständigheter som kan leda till att den slutliga bränsle-/energireserven inte längre är skyddad.
 - c) Befälhavaren ska påbörja en flygning endast om luftfartyget medför tillräckligt med bränsle/energi och olja,
 - 1) om ingen alternativ destinationsflygplats krävs, för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen eller utlandningsplatsen, plus den slutliga bränsle-/energireserven, eller
 - 2) om en alternativ destinationsflygplats krävs, för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen eller utlandningsplatsen och därefter till en alternativflygplats, plus den slutliga bränsle-/energireserven."
- c) Punkt NCO.OP.126 ska utgå.
- d) Punkt NCO.OP.145 b ska ersättas med följande:
- "b) För alla övriga bränsle-/energityper får luftfartyget inte tankas medan passagerarna går ombord, är ombord eller lämnar luftfartyget, såvida det inte övervakas av befälhavaren eller annan kvalificerad personal som är beredd att inleda och leda en utrymning av luftfartyget på det mest praktiska och skyndsamma sätt som är möjligt."
- e) Följande punkt ska införas som punkt NCO.OP.147:
- "NCO.OP.147 Tankning med motor(er)och/eller rotor(er) igång – helikoptrar

Tankning med motor(er) och/eller rotor(er) igång får endast genomföras om samtliga följande villkor är uppfyllda samtidigt:

- a) Om det inte är praktiskt genomförbart att stänga av eller starta om motorn.
 - b) I överensstämmelse med eventuella särskilda förfaranden och begränsningar i flyghandboken (AFM).
 - c) Med bränsletyperna JET A eller JET A-1.
 - d) Inga passagerare eller uppdragsspecialister befinner sig ombord, håller på att gå ombord eller håller på att stiga av.
 - e) Om operatören av flygplatsen eller utlandningsplatsen tillåter sådan verksamhet.
 - f) Det finns passande anordningar eller utrustning för räddning och brandbekämpning.
 - g) I enlighet med en checklista som ska innehålla
 - 1) normala förhållanden och förfaranden för oförutsedda händelser
 - 2) erforderlig utrustning,
 - 3) eventuella begränsningar, och
 - 4) ansvar och arbetsuppgifter för befälhavaren och, i förekommande fall, besättningsmedlemmar och uppdragsspecialister.”.
 - f) Punkt NCO.OP.185 ska ersättas med följande:

”NCO.OP.185 Bränsle-/energiuppföljning under flygning

 - a) Befälhavaren ska övervaka den mängd bränsle/energi som är användbar och återstår ombord för att säkerställa att den är skyddad och att den inte understiger den mängd bränsle/energi som krävs för att fortsätta till en flygplats eller utlandningsplats där en säker landning kan utföras.
 - b) Befälhavaren på en kontrollerad flygning ska underrätta flygkontrolltjänsten (ATC) om en situation med ”minimum bränsle-/energimängd” genom att deklarerar ”MINIMUM FUEL” när befälhavaren har
 - 1) åtagit sig att landa på en viss flygplats eller utlandningsplats, och
 - 2) beräknat att varje förändring av det befintliga färdtillståndet för landning på den flygplatsen eller utlandningsplatsen, eller andra förseningar i flygtrafiken, kan leda till landning med mindre än den planerade slutliga bränsle-/energireserven.
 - c) Befälhavaren på en kontrollerad flygning ska deklarerar att ett nödläge med ”bränsle-/energisituation” föreligger genom att sända ”MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” när den användbara bränsle-/energimängd som uppskattas vara tillgänglig vid landning på närmaste flygplats eller utlandningsplats där en säker landning kan utföras är mindre än den planerade slutliga bränsle-/energireserven.”.
 - g) Punkterna NCO.SPEC.135 och NCO.SPEC.140 ska utgå.
- 8) Bilaga VIII ska ändras på följande sätt:
- a) Punkt SPO.OP.105 ska ersättas med följande:

”SPO.OP.105 Definition av ensligt belägen flygplats – flygplan

För valet av alternativflygplatser och policyn för bränsle-/energiplanering och omplanering under flygning får operatören inte betrakta en flygplats som en isolerad flygplats såvida inte flygtiden till närmaste vädermässigt användbara alternativa destinationsflygplats är längre än

 - a) 60 minuter för flygplan med kolvmotorer, eller
 - b) 90 minuter för flygplan med turbinmotorer.”.
 - b) Punkterna SPO.OP.130 och SPO.OP.131 ska ersättas med följande:

”SPO.OP.130 Bränsle-/energiplan – flygplan och helikopter

 - a) Operatören ska upprätta, genomföra och upprätthålla en bränsle-/energiplan som omfattar
 - 1) en policy för bränsle-/energiplanering och omplanering under flygning, och
 - 2) en policy för bränsle-/energiuppföljning under flygning.

b) Bränsle-/energiplanen ska

- 1) vara lämplig för den eller de typer av verksamhet som utförs, och
- 2) motsvara operatörens förmåga att stödja dess genomförande.

SPO.OP.131 Bränsle-/energiplan – policy för bränsle-/energiplanering och omplanering under flygning – flygplan och helikoptrar

a) Som en del av bränsle-/energiplanen ska operatören fastställa en policy för bränsle-/energiplanering och omplanering under flygning för att säkerställa att luftfartyget medför en tillräcklig mängd bränsle/energi som kan utnyttjas för att på ett säkert sätt slutföra den planerade flygningen och för att medge avvikelser från den planerade verksamheten.

b) Operatören ska säkerställa att bränsle-/energiplaneringen för flygningar baseras på åtminstone följande element:

- 1) Förfaranden som framgår av drifthandboken och
 - i) för luftfartyget specifika, aktuella uppgifter som härletts från ett system för övervakning av bränsle-/energiförbrukningen eller, om sådana uppgifter inte är tillgängliga,
 - ii) uppgifter från luftfartygstillverkaren.
- 2) De operativa förhållanden under vilka flygningen ska utföras inklusive
 - i) uppgifter om luftfartygets bränsle-/energiförbrukning,
 - ii) beräknade massor,
 - iii) förväntade meteorologiska förhållanden,
 - iv) effekterna av senarelagda underhållsmoment och/eller av konfigurationsavvikelser, och
 - v) förutsedda förseningar.

c) För flygplan ska operatören säkerställa att beräkningen före flygning av den användbara bränsle-/energimängd som krävs för en flygning inbegriper följande:

- 1) Taxningsbränsle/taxningsenergi som inte får understiga den mängd som förväntas användas före start.
- 2) Bränsle/energi till destinationen som ska vara den mängd bränsle/energi som krävs för att flygplanet ska kunna flyga från start, eller från punkten för omplanering under flygning, till landning på destinationsflygplatsen.
- 3) Bränsle/energi för oförutsedda händelser som ska vara den mängd bränsle/energi som krävs för att kompensera för oförutsedda faktorer.
- 4) Bränsle/energi till alternativ destinationsflygplats:
 - i) När en flygning genomförs med minst en alternativ destinationsflygplats ska detta vara den mängd bränsle/energi som krävs för att flyga från destinationsflygplatsen till den alternativa destinationsflygplatsen, eller
 - ii) när en flygning genomförs utan någon alternativ destinationsflygplats ska detta vara den mängd bränsle/energi som krävs för väntning vid destinationsflygplatsen för att kompensera för avsaknaden av en alternativ destinationsflygplats.
- 5) Slutlig bränsle-/energireserv som ska vara skyddad för att säkerställa en säker landning. Operatören ska ta hänsyn till samtliga följande faktorer, och i följande prioritetsordning, för att fastställa mängden vad gäller slutlig bränsle-/energireserv:
 - i) Allvarlighetsgraden hos den fara för personer eller egendom som kan uppstå vid en nödlandning till följd av bristfällig bränsle-/energitillförsel.
 - ii) Sannolikheten för oförutsedda omständigheter som kan leda till att den slutliga bränsle-/energireserven inte längre är skyddad.
- 6) Ytterligare bränsle/energi, om detta krävs med hänsyn till typen av verksamhet. Det ska vara den mängd bränsle/energi som gör det möjligt för flygplanet att utföra en säker landning på ett sträckalternativ avseende bränsle/energi (kritiskt scenario för sträckalternativ avseende bränsle/energi) i händelse av ett motorbortfall eller tryckfall, beroende på vilket av dessa som kräver större mängd bränsle/energi, baserat på antagandet att ett sådant bortfall inträffar vid den mest kritiska punkten längs sträckan. Denna mängd ytterligare bränsle/energi krävs endast om den minsta mängd bränsle/energi som beräknas enligt punkterna c.2–c.5 inte är tillräcklig för en sådan händelse.

- 7) Extra bränsle/energi för att ta hänsyn till förutsedda förseningar eller särskilda operativa begränsningar.
- 8) Bränsle/energi efter egen bedömning, om detta begärs av befälhavaren.
- d) För helikoptrar ska operatören säkerställa att beräkningen före flygning av den användbara bränsle-/energimängd som krävs för en flygning inbegriper samtliga följande faktorer:
 - 1) Bränsle/energi för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen eller utlandningsplatsen.
 - 2) Om en alternativ destinationsflygplats krävs, bränsle/energi till alternativ destinationsflygplats, som ska vara den mängd bränsle/energi som krävs för att genomföra en avbruten inflygning på den avsedda landningsflygplatsen eller utlandningsplatsen och därefter flyga till den angivna alternativa destinationsflygplatsen samt genomföra en inflygning och landa.
 - 3) Slutlig bränsle-/energireserv, som ska vara skyddad för att säkerställa en säker landning. Operatören ska ta hänsyn till samtliga följande faktorer, och i följande prioritetsordning, för att fastställa mängden vad gäller slutlig bränsle-/energireserv:
 - i) Allvarlighetsgraden hos den fara för personer eller egendom som kan uppstå vid en nödlandning till följd av bristfällig bränsle-/energiltillförsel.
 - ii) Sannolikheten för oförutsedda omständigheter som kan leda till att den slutliga bränsle-/energireserven inte längre är skyddad.
 - 4) Extra bränsle/energi för att ta hänsyn till förutsedda förseningar eller särskilda operativa begränsningar.
 - 5) Bränsle/energi efter egen bedömning, om detta begärs av befälhavaren.
 - e) Om en flygning måste fortsätta till en annan destinationsflygplats än den ursprungligen planerade ska operatören säkerställa att förfaranden för omplanering under flygning för beräkning av erforderlig användbar bränsle-/energimängd är tillgängliga och uppfyller kraven i punkterna c.2–c.7 för flygplan och punkt d för helikoptrar.
 - f) Befälhavaren får endast påbörja en flygning eller fortsätta i händelse av omplanering under flygningen om han eller hon är förvissad om att luftfartyget medför minst den mängd bränsle/energi och olja som kan utnyttjas och planeras vara tillräcklig för att flygningen ska kunna slutföras säkert.”
- c) Punkt SPO.OP.150 b ska ersättas med följande:
 - ”b) den avsedda landningsplatsen betecknas som en enligt belägen flygplats och
 - 1) en instrumentinflygningsprocedur föreskrivs för den avsedda landningsflygplatsen, och
 - 2) tillgänglig aktuell meteorologisk information visar att båda de följande meteorologiska förhållandena kommer att råda, under den tidsperiod som är kortast av antingen perioden från två timmar före till två timmar efter den beräknade ankomsttiden eller perioden från den faktiska avgångstiden till två timmar efter den beräknade ankomsttiden:
 - i) En molnbas på minst 300 m (1 000 fot) ovanför det minimum som anges för instrumentinflygningsproceduren,
 - ii) En sikt på minst 5,5 km eller 4 km mer än det minimum som anges för proceduren.”
- d) Punkt SPO.OP.155 b ska ersättas med följande:
 - ”b) För alla andra typer av bränsle/energi ska nödvändiga försiktighetsåtgärder vidtas, och luftfartyget ska vara korrekt bemannat med kvalificerad personal som är redo att inleda och leda en utrymning av luftfartyget på det mest praktiska och skyndsamma sätt som är möjligt.”
- e) Följande punkt ska införas som punkt SPO.OP.157:

”SPO.OP.157 Tankning med motor(er)och/eller rotor(er) igång – helikoptrar

 - a) Tankning med motor(er) och/eller rotor(er) igång får endast genomföras
 - 1) när inga uppdragsspecialister går ombord eller stiger av,
 - 2) om operatören av flygplatsen eller utlandningsplatsen tillåter sådan verksamhet,
 - 3) i överensstämmelse med eventuella särskilda förfaranden och begränsningar i flyghandboken (AFM),

- 4) med bränsletyperna JET A eller JET A-1, och
- 5) om det finns passande anordningar eller utrustning för räddning och brandbekämpning.
- b) Operatören ska bedöma de risker som är förknippade med tankning med motor(er) och/eller rotoror igång.
- c) Operatören ska fastställa lämpliga förfaranden som ska följas av all berörd personal, såsom besättningsmedlemmar, uppdragsspecialister och personal som utför markbunden verksamhet.
- d) Operatören ska säkerställa att dess besättningsmedlemmar och personal som utför markbunden verksamhet samt eventuella uppdragsspecialister som deltar i förfarandena har lämplig utbildning.
- e) Operatören ska säkerställa att förfarandena för tankning av helikopter med motor(er) och/eller rotoror igång specificeras i drifhandboken.”.
- f) Punkt SPO.OP.190 ska ersättas med följande:

”SPO.OP.190 Bränsle-/energiplan – policy för bränsle-/energiuppföljning under flygning

 - a) Operatörer av komplexa motordrivna luftfartyg ska inrätta förfaranden för att säkerställa att bränsle-/energikontroller och bränsle-/energiuppföljning utförs under flygning.
 - b) Befälhavaren ska övervaka den mängd bränsle/energi som är användbar och återstår ombord för att säkerställa att den är skyddad och att den inte understiger den mängd bränsle/energi som krävs för att fortsätta till en flygplats eller utlandningsplats där en säker landning kan utföras.
 - c) Befälhavaren ska underrätta flygkontrolltjänsten (ATC) om en situation med ”minimum bränsle-/energimängd” genom att deklarerar ”MINIMUM FUEL” när befälhavaren har
 - 1) åtagit sig att landa på en viss flygplats eller utlandningsplats, och
 - 2) beräknat att varje förändring av det befintliga färdtillståndet för landning på den flygplatsen eller utlandningsplatsen, eller andra förseningar i flygtrafiken, kan leda till landning med mindre än den planerade slutliga bränsle-/energireserven.
 - d) Befälhavaren ska deklarerar att ett nödläge med ”bränsle-/energisituation” föreligger genom att sända ”MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” när den användbara bränsle-/energimängd som uppskattas vara tillgänglig vid landning på närmaste flygplats eller utlandningsplats där en säker landning kan utföras är mindre än den planerade slutliga bränsle-/energireserven.”.
- g) Punkt SPO.POL.110 ska ersättas med följande:

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

 - a) Operatören ska utarbeta ett massa- och balanssystem i syfte att för varje flygning eller serie av flygningar bestämma följande:
 - 1) Luftfartygets grundtommassa.
 - 2) Nyttolastens massa.
 - 3) Bränsle-/energilastens massa.
 - 4) Luftfartygets last och lastfördelning.
 - 5) Startmassa, landningsmassa och massa utan bränsle/energi.
 - 6) Luftfartygets tillämpliga tyngdpunktslägen.
 - b) Flygbesättningen ska ges möjlighet att reproducera och kontrollera varje uträkning av massa och balans som baseras på elektroniska beräkningar.
 - c) Operatören ska fastställa förfaranden som gör det möjligt för befälhavaren att fastställa massan för bränsle-/energilasten genom att använda den faktiska specifika vikten eller, om den är okänd, den specifika vikt som beräknas i enlighet med en metod som anges i drifhandboken.”.
- h) I punkt SPO.POL.115 a ska punkterna 6, 7, 8 och 9 ersättas med följande:
 - ”6) Bränslets/energins massa vid start och massa för bränsle/energi till destinationen.
 - 7) Massa för andra förbrukningsvaror än bränsle/energi, i förekommande fall.
 - 8) Lastkomponenter.

-
- 9) Startmassa, landningsmassa och massa utan bränsle/energi.”
- i) Punkt SPO.IDE.H.146 a.1 ska ersättas med följande:
- ”1) De omfattas inte av punkt SPO.IDE.H.145 a.”
-

BILAGA II

I bilaga I till förordning (EU) nr 965/2012 ska följande punkt införas som punkt 98b:

- ”98b. *psykoaktiva substanser*: alkohol, opioider, cannabinoider, sedativa, hypnotika, kokain, andra psykostimulerande medel, hallucinogener och lösningsmedel, med undantag för koffein och tobak.”.
-