

Onsdag 14 mars 2007

Kapitel II

Slutbestämmelser

Artikel 2

Upphävande

1. Direktiv 91/670/EEG skall upphöra att gälla den dag då de tillämpningsföreskrifter som avses i artikel 6a.6 i *förordning (EG) nr 1592/2002* träder i kraft.
2. Bilaga III till *förordning (EEG) nr 3922/91* skall upphöra att gälla den dag då de tillämpningsföreskrifter som avses i artikel 6b.5 i *förordning (EG) nr 1592/2002* träder i kraft.
3. Bestämmelserna i artikel 8 i *förordning (EG) nr 1592/2002* skall gälla för produkter, delar, anordningar, organisationer och personer vars certifiering har skett, eller erkänts, i enlighet med bestämmelserna i direktiv 91/670/EEG och bilaga III till *förordning (EEG) nr 3922/91*.

Artikel 3

Ikraftträdande

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

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

Utfärdad i ... den ...

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA

- (1) Bilaga II till *förordning (EG) nr 1592/2002* skall ersättas med följande:

”BILAGA II

Luftfartyg som avses i artikel 4.2

Luftfartyg för vilka artikel 4.1 och 4.1 a–b inte är tillämplig är sådana luftfartyg som tillhör en eller flera av de kategorier som anges nedan i denna bilaga:

- a) Historiska luftfartyg som uppfyller kriterierna nedan:
 - i) icke-komplexa luftfartyg
 - vilkas ursprungliga konstruktion fastställdes före den 1 januari 1955 och
 - vilkas produktion upphörde före den 1 januari 1975,

Onsdag 14 mars 2007

eller

- ii) luftfartyg av klar historisk betydelse, med anknytning till
 - deltagande i en anmärkningsvärd historisk händelse, eller
 - ett viktigt steg i flygets utveckling, eller
 - en betydelsefull roll i en medlemsstats väpnade styrkor.
- b) Luftfartyg som är speciellt konstruerade eller ombyggda för forskningsändamål eller experimentella eller vetenskapliga ändamål och sannolikt framställs i mycket begränsat antal.
- c) Luftfartyg där minst 51 % är byggt av en amatör eller en förening för amatörer utan vinstsyfte, för vederbörandes egna syften och utan något kommersiellt syfte.
- d) Luftfartyg som har använts i väpnade styrkor, såvida inte luftfartyget är av en typ för vilken en konstruktionsnorm har fastställts av byrån.
- e) Flygplan, helikoptrar och motordrivna fallskärmar som har högst två sittplatser, som har en maximal startmassa (MTOM) enligt medlemsstaternas registreringsmetod på högst
 - i) 300 kg för ensitsiga landflygplan/landhelikoptrar, eller
 - ii) 450 kg för tvåsitsiga landflygplan/landhelikoptrar, eller
 - iii) 330 kg för ensitsiga amfibie- eller sjöflygplan/amfibie- eller sjöhelikoptrar, eller
 - iv) 495 kg för tvåsitsiga amfibie- eller sjöflygplan/amfibie- eller sjöhelikoptrar, förutsatt att planet/helikoptern vid användning både som sjöflygplan/sjöhelikopter och som landflygplan/landhelikopter håller sig under båda de tillämpliga MTOM-gränserna, eller
 - v) 472,5 kg för tvåsitsiga landflygplan på vilkas flygkropp det finns monterat ett fallskärms-system som kan bära upp hela planet, eller
 - vi) 315 kg för ensitsiga landflygplan på vilkas flygkropp det finns monterat ett fallskärms-system som kan bära upp hela planet, eller
 - vii) **600 kg för ultralätta luftfartyg för icke-kommersiell drift,**och, när det gäller flygplan, som har en stallfart eller en minimal konstant flyghastighet i landningskonfiguration som inte överstiger 35 knop CAS.
- f) En- och tvåsitsiga gyroplan med en maximal startmassa som inte överstiger 560 kg.
- g) Hängglidare med en maximal tom massa understigande 80 kg för ensitsiga plan eller 100 kg för tvåsitsiga, inklusive sådana med fotstart.
- h) Kopior av luftfartyg som uppfyller kriterierna i a eller d ovan och där kopians konstruktion liknar originalluftfartygets konstruktion.
- i) Obemannade luftfartyg med en operativ massa understigande 150 kg.
- j) Varje annat luftfartyg som har en maximal tom massa inklusive bränsle på mindre än 70 kg.”

(2) De följande bilagorna III, IV och V skall läggas till *förordning (EG) nr 1592/2002*:

"BILAGA III

Grundläggande krav för pilotcertifiering som avses i artikel 6 a

1. Utbildning

1.a Allmänt

1.a.1 En person som genomgår utbildning för att flyga ett luftfartyg måste ha uppnått sådan utbildningsmässig, fysisk och psykisk mognad att han eller hon kan förvärva, bibehålla och uppvisa relevanta teoretiska kunskaper och praktiska färdigheter.

1.b Teoretiska kunskaper

1.b.1 En pilot måste förvärva och bibehålla en kunskapsnivå som är lämplig för de funktioner som han eller hon skall utöva ombord på luftfartyget och som står i proportion till de risker som är knutna till verksamhetstypen. Dessa kunskaper måste minst omfatta följande:

- i) Luftfartsrätt.
- ii) Allmän luftfartygskunskap.
- iii) Tekniska frågor med anknytning till den berörda luftfartygskategorin.
- iv) Genomförande och planering av flygningar.
- v) Människans prestationsförmåga och begränsningar.
- vi) Meteorologi.
- vii) Navigering.
- viii) Operativa förfaranden, inklusive resursförvaltning.
- ix) Flygningens grundprinciper.
- x) Kommunikation.

1.c Uppvisande och bibehållande av teoretiska kunskaper

1.c.1 Att piloten har förvärvat och bibehållit teoretiska kunskaper måste visas genom fortlöpande bedömning under utbildningens gång och, när detta är lämpligt, genom examinationer.

1.c.2 En lämplig kompetensnivå i fråga om teoretiska kunskaper måste bibehållas. Att piloten uppfyller detta krav måste visas genom återkommande bedömningar, examinationer, prov eller kontroller. Frekvensen för examinationerna, proven eller kontrollerna måste stå i lämplig proportion till den risknivå som är knuten till den berörda verksamheten.

1.d Praktiska färdigheter

1.d.1 En pilot måste förvärva och bibehålla de praktiska färdigheter som är lämpliga för de funktioner som han eller hon skall utöva ombord på luftfartyget. Dessa färdigheter måste stå i proportion till de risker som är knutna till verksamhetstypen och måste, i den mån detta är relevant för de funktioner som han eller hon skall utöva ombord på luftfartyget, omfatta följande:

- i) Åtgärder före och under flygning, inbegripet luftfartygsprestanda, bestämning av massa och balans, inspektion och service av luftfartyg, bränsleplanering, väderbedömning, ruttplanering, luftrumsrestriktioner och tillgång till start- och landningsbanor.
- ii) Uppträdande på flygplats och i trafikvarv.

Onsdag 14 mars 2007

- iii) Förfaranden och försiktighetsåtgärder för att undvika kollisioner.
- iv) Flygning med hjälp av yttre visuella referenser.
- v) Tekniskt möjliga flygmanövrer, inbegripet i kritiska situationer, och kritiska manövrer i samband därmed.
- vi) Start och landning vid normal vind och sidvind.
- vii) Flygning enbart med hjälp av instrument, i den mån detta är relevant för verksamhetstypen.
- viii) Operativa förfaranden, inbegripet färdigheter när det gäller lagarbete och resursförvaltning, som är relevanta för verksamhetstypen, oavsett om besättningen består av en eller flera personer.
- ix) Navigering och tillämpning av lufttrafikregler och därmed sammanhängande förfaranden, där så är lämpligt med hjälp av visuella referenser eller navigeringshjälpmedel.
- x) Procedurer för onormala förhållanden och nödprocedurer, inbegripet simulerad funktionsoduglighet hos luftfartygsutrustning.
- xi) Efterlevnad av förfaranden för flygtrafikledning och flygradiotelefoni.
- xii) Specifika aspekter för den berörda typen eller klassen av luftfartyg.
- xiii) Ytterligare praktisk utbildning som kan krävas för att minska riskerna i samband med särskilda verksamheter.

1.e Uppvisande och bibehållande av praktiska färdigheter

1.e.1 En pilot måste visa sin förmåga att utföra förfarandena och manövrerna med en kompetensnivå som är lämplig för de funktioner som han eller hon skall utöva ombord på luftfartyget genom att

- i) framföra luftfartyget inom dess begränsningar,
- ii) utföra alla manövrer med mjukhet och exakthet,
- iii) uppvisa gott omdöme och flygsinne,
- iv) tillämpa sina kunskaper om flygning, och
- v) alltid ha kontroll över luftfartyget på ett sådant sätt att detta garanterar en lyckad utgång för ett förfarande eller en manöver.

1.e.2 En lämplig kompetensnivå i fråga om praktiska färdigheter måste bibehållas. Att piloten uppfyller detta krav måste visas genom återkommande bedömningar, examinationer, prov eller kontroller. Frekvensen för examinationerna, proven eller kontrollerna måste stå i lämplig proportion till den risknivå som är knuten till den berörda verksamheten.

1.f Språkkunskaper

En pilot måste, utom i de fall där den därtill knutna säkerhetsrisken kan minskas på annat sätt, ha uppvisat kunskaper i engelska som innefattar

- i) förmåga att förstå väderinformationsdokument,
- ii) förmåga att använda flygkartor för flygning på sträcka och tillhörande dokument med flyginformation samt ut- och inflygningskartor och tillhörande dokument med flyginformation, och
- iii) förmåga att kommunicera med övriga besättningsmedlemmar och med flygtrafiktjänster på engelska under en flygnings alla faser, inbegripet förberedelserna.

Onsdag 14 mars 2007

1.g Syntetiska flygutbildningshjälpmedel

När ett syntetiskt flygutbildningshjälpmedel används i utbildning eller för att visa att en praktisk färdighet har förvärvats eller bibehållits, måste detta hjälpmedel vara kvalificerat till en viss prestandanivå på de områden som är relevanta för fullgörandet av den berörda uppgiften. I synnerhet måste efterbildningen av konfigurationen, manöveregenskaperna, luftfartygets prestanda och systemens uppträdande på ett fullgott sätt representera luftfartyget.

1.h Utbildningskurs

1.h.1 Utbildningen måste ske genom en utbildningskurs.

1.h.2 En utbildningskurs måste uppfylla följande villkor:

- i) En kursplan måste ha upprättats för varje typ av kurs.
- ii) Utbildningskursen måste, där detta är relevant, indelas i teoretisk utbildning och praktisk flygundervisning (inbegripet syntetisk utbildning).

1.i Instruktörer

1.i.1 Teoretisk utbildning

Den teoretiska utbildningen måste ges av instruktörer med lämplig behörighet. Dessa instruktörer måste

- i) ha lämpliga kunskaper på det område som utbildningen avser, och
- ii) kunna använda lämpliga undervisningsmetoder.

1.i.2 Flygutbildning och syntetisk flygutbildning

Flygutbildningen och den syntetiska flygutbildningen måste ges av instruktörer med lämplig behörighet. Dessa instruktörer måste

- i) uppfylla krav på teoretiska kunskaper och erfarenhet som är lämpliga med tanke på den undervisning som ges,
- ii) kunna använda lämpliga undervisningsmetoder,
- iii) ha erfarenhet av att använda metoder för undervisning i de flygmanövrer och flygförfaranden som flygutbildningen är tänkt att avse,
- iv) ha visat förmåga att undervisa på de områden där flygutbildning är tänkt att ges, inbegripet instruktioner före och efter flygning samt markinstruktioner, och ii)
- v) regelbundet genomgå fortbildning som garanterar att undervisningen hålls aktuell.

Flyginstruktörer måste dessutom ha rätt att tjänstgöra som befälhavare på det luftfartyg som undervisningen avser, utom när det gäller utbildning på nya luftfartygstyper.

1.j Examinatorer

1.j.1 De personer som ansvarar för att bedöma piloternas kompetens måste

- i) uppfylla eller ha uppfyllt de krav som ställs på flyginstruktörer, och
- ii) kunna bedöma pilotprestationer och kunna genomföra flygtest och flygkontroller.

Onsdag 14 mars 2007

2. Utbildningsorganisationer

2.a Krav på utbildningsorganisationer

2.a.1 En utbildningsorganisation som ger pilotutbildning måste uppfylla följande krav:

- i) Utbildningsorganisationen måste förfoga över alla erforderliga resurser för de ansvarsområden som är förbundna med dess verksamhet. Dessa resurser skall bestå av, men inte begränsas till, följande: lämpliga lokaler, personal, utrustning, verktyg och material, dokumentering av uppgifter, förpliktelser och förfaranden, tillgång till relevanta uppgifter och register.
- ii) Utbildningsorganisationen måste införa och upprätthålla ett förvaltningssystem med avseende på säkerhet och utbildningsstandard samt sträva efter en kontinuerlig förbättring av detta system.
- iii) Utbildningsorganisationen måste träffa överenskommelser med andra relevanta organisationer, om så behövs, så att de ovan angivna kraven stadigvarande uppfylls.

3. Medicinsk lämplighet

3.a Medicinska kriterier

3.a.1 Alla piloter måste med jämna mellanrum visa medicinsk lämplighet i fråga om att på ett tillfredsställande sätt fullgöra sina funktioner, med hänsyn tagen till typen av verksamhet. Detta måste påvisas genom en lämplig bedömning som bygger på flygmedicinsk bästa praxis, med hänsyn tagen till typen av verksamhet och till eventuell åldersbetingad nedsättning av psykisk och fysisk förmåga.

Medicinsk lämplighet, som innefattar fysisk och psykisk lämplighet, innebär att en pilot inte lider av någon sjukdom eller något funktionshinder som gör honom eller henne oförmögen att

- i) utföra de uppgifter som krävs för att framföra ett luftfartyg, eller
- ii) vid någon tidpunkt utföra tilldelade uppgifter, eller
- iii) korrekt uppfatta sin omgivning.

3.a.2 Om fullständig medicinsk lämplighet inte kan påvisas, får kompenserande åtgärder som ger likvärdig flygsäkerhet vidtas.

3.b Flygmedicinska undersökningsläkare

3.b.1 En flygmedicinsk undersökningsläkare måste

- i) vara behörig och legitimerad läkare,
- ii) ha genomgått utbildning i flygmedicin och regelbunden fortbildning i flygmedicin som garanterar att kvaliteten på bedömningarna upprätthålls,
- iii) ha förvärvat praktiska kunskaper om och praktisk erfarenhet av de förhållanden under vilka piloter utför sina uppgifter.

3.c Flygmedicinska centrum

Onsdag 14 mars 2007

3.c.1 Flygmedicinska centrum måste uppfylla följande villkor:

- i) Centrumet måste förfoga över alla erforderliga resurser för de ansvarsområden som är förbundna med dess rättigheter. Dessa resurser skall bestå av, men inte begränsas till, följande: lämpliga lokaler, personal, utrustning, verktyg och material, dokumentering av uppgifter, förpliktelser och förfaranden, tillgång till relevanta uppgifter och register.
- ii) Centrumet måste införa och upprätthålla ett förvaltningssystem med avseende på säkerhet och de medicinska bedömningarnas kvalitet samt sträva efter en kontinuerlig förbättring av detta system.
- iii) Centrumet måste träffa överenskommelser med andra relevanta organisationer, om så behövs, så att dessa krav stadigvarande uppfylls.

BILAGA IV

Grundläggande krav på drift av luftfartyg som avses i artikel 6 b

1. Allmänt

1.a En flygning får inte genomföras om inte besättningsmedlemmarna och, i förekommande fall, all övrig operativ personal som är involverad i förberedelserna och genomförandet känner till de på deras respektive arbetsuppgifter tillämpliga lagar, föreskrifter och förfaranden som har fastställts för de områden som man avser att genomföra, de flygplatser som man planerar att använda och de flygtrafik-hjälpmedel som har samband därmed.

1.b En flygning måste genomföras på ett sådant sätt att man följer de driftsförfaranden för förberedelse och genomförande av flygningen som anges i flyghandboken eller, om detta krävs, i drifthandboken. För detta ändamål måste det finnas ett system med checklistor som besättningsmedlemmarna kan använda i samtliga faser av driften av luftfartyget under normala och onormala förhållanden och i nödsituationer. Förfaranden måste fastställas för alla nödsituationer som rimligen kan förutses.

1.c Före varje flygning måste roller och ansvarsområden för varje besättningsmedlem fastställas. Befälhavaren måste vara ansvarig för luftfartygets drift och säkerhet samt för säkerheten för alla besättningsmedlemmar, alla passagerare och all last som finns ombord.

1.d Artiklar eller ämnen som kan utgöra en betydande risk för hälsa, säkerhet, egendom eller miljön, t.ex. farligt gods, vapen och ammunition, får inte medföras på något luftfartyg såvida inte särskilda säkerhetsförfaranden och säkerhetsföreskrifter tillämpas för att minska de därtill knutna riskerna.

1.e Alla de data, dokument och uppgifter och all den information som behövs för att visa att de villkor som anges i punkt 5.c är uppfyllda måste sparas för varje flygning och bevaras under en minimiperiod som är lämplig med tanke på typen av trafik.

2. Flygförberedelser

2.a En flygning får inte påbörjas om det inte med alla rimliga tillgängliga medel har fastställts att följande villkor är uppfyllda:

2.a.1 Lämpliga hjälpmedel som direkt krävs för flygningen och för säker drift av luftfartyget, inbegripet kommunikations- och flygtrafikhjälpmedel, måste finnas tillgängliga under flygningen, med hän-syn tagen till tillgänglig AIS-dokumentation.

2.a.2 Besättningen måste känna till, och passagerarna måste ha informerats om, var relevant nöd-utrustning är placerad och hur den skall användas. Besättningen och passagerarna måste ges tillgång till tillräcklig information om nödförfaranden och om användningen av kabinsäkerhetsutrustning.

Onsdag 14 mars 2007

2.a.3 Befälhavaren måste vara förvissad om att

- i) luftfartyget är luftvärdigt enligt punkt 6,
- ii) luftfartyget, om detta krävs, är vederbörligen registrerat och att lämpliga certifikat med anknytning därtill finns ombord på luftfartyget,
- iii) de instrument och den utrustning som enligt punkt 5 krävs för genomförandet av flygningen har installerats i luftfartyget och är i funktionsdugligt skick, såvida inte undantag medges enligt tillämplig MEL eller likvärdig handling,
- iv) luftfartygets massa och tyngdpunktsläge är sådana att flygningen kan genomföras inom de gränser som anges i luftvärdighetsdokumentationen,
- v) allt kabinbagage, allt lastrumsbagage och all last har lastats och säkrats på korrekt sätt, och
- vi) luftfartygets driftsbegränsningar enligt punkt 4 inte kommer att överskridas vid något tillfälle under flygningen.

2.a.4 Information om väderförhållanden på start-, destinations- och i förekommande fall alternativflygplatserna samt om väderförhållandena på sträckan måste vara tillgänglig för flygbesättningen. Särskild uppmärksamhet måste ägnas åt potentiellt riskfyllda atmosfäriska förhållanden.

2.a.5 Vid flygning in i ett område med kända eller förutsedda isbildningsförhållanden måste luftfartyget vara certifierat, utrustat och/eller behandlat för säker drift under sådana förhållanden.

2.a.6 Vid flygning enligt visuelflygreglerna måste väderförhållandena längs flygvägen vara sådana att det är möjligt att följa dessa flygregler. Vid flygning enligt instrumentflygreglerna måste det väljas en destinationsflygplats och i förekommande fall en eller flera alternativflygplatser där luftfartyget kan landa, med särskild hänsyn tagen till väderprognoserna, tillgången till flygtrafikutrustning, tillgången till markhjälpmedel och de förfaranden för instrumentflygning som har godkänts av den stat där destinations- och/eller alternativflygplatsen är belägen.

2.a.7 Mängderna av bränsle och olja ombord måste vara tillräckliga för att garantera att den avsedda flygningen kan slutföras på ett säkert sätt, med hänsyn tagen till väderförhållandena, eventuella faktorer som kan påverka luftfartygets prestanda och eventuella förseningar som kan förväntas under flygningen. Därutöver måste en bränslereserv medföras för oförutsedda händelser. Förfaranden för bränslehantering under flygning måste fastställas där detta är relevant.

3. Flygning

3.a När det gäller flygning måste följande villkor vara uppfyllda:

3.a.1 Med förbehåll för typen av luftfartyg måste varje besättningsmedlem under start och landning, och när befälhavaren bedömer detta nödvändigt av säkerhetsskäl, sitta på sin besättningsplats och använda de fasthållningsanordningar som finns.

3.a.2 Alla flygbesättningsmedlemmar som skall tjänstgöra i cockpit måste befinna sig och förbli på sina platser och ha säkerhetsbältena fastspända, utom i samband med fysiologiska eller operativa behov under färden.

3.a.3 Med förbehåll för typen av luftfartyg måste befälhavaren före start och landning, under taxning och när detta av säkerhetsskäl bedöms som nödvändigt se till att varje passagerare sitter på ett säte eller en brits och har säkerhetsbältet korrekt fastspänt.

3.a.4 En flygning måste genomföras på ett sådant sätt att lämpliga avstånd till andra luftfartyg bibehålls och lämplig hinderfrihet råder under alla faser av flygningen. Avstånden måste minst vara de som krävs enligt gällande trafikregler för luftfart.

Onsdag 14 mars 2007

3.a.5 En flygning får inte fortsätta om inte de kända förhållandena förblir minst likvärdiga med dem som anges i punkt 2. Vid flygning enligt instrumentflygreglerna får dessutom en inflygning till en flygplats inte fortsätta under vissa angivna höjder eller förbi en viss position om de föreskrivna sikt-kriterierna inte är uppfyllda.

3.a.6 I en nödsituation måste befälhavaren se till att alla passagerare instrueras om de nödgärder som föranleds av omständigheterna.

3.a.7 Befälhavaren måste vidta alla erforderliga åtgärder för att minimera konsekvenserna för flygningen av att passagerare uppträder störande.

3.a.8 Ett luftfartyg får inte taxas inom färdområdet på en flygplats, och dess rotor får inte vändas med motorkraft, såvida inte personen vid manöverorganen har lämplig behörighet.

3.a.9 De tillämpliga förfarandena för bränslehantering under flygning måste i förekommande fall följas.

4. Luftfartygets prestanda och driftsbegränsningar

4.a Ett luftfartyg måste framföras i enlighet med dess luftvärdighetsdokumentation och alla driftsförfaranden och driftsbegränsningar i samband därmed som anges i den godkända flyghandboken för luftfartyget eller, i förekommande fall, i annan likvärdig dokumentation. Flyghandboken eller den likvärdiga dokumentationen måste vara tillgänglig för besättningen och hållas uppdaterad för varje luftfartyg.

4.b Luftfartyget måste framföras i enlighet med den tillämpliga miljödokumentationen.

4.c En flygning får inte påbörjas eller fortsätta om inte beräknade prestanda för luftfartyget, med hänsyn tagen till alla faktorer som avsevärt påverkar dess prestandanivå, gör det möjligt att genomföra alla faser av flygningen inom gällande avstånd/områden och hinderfrihet för den planerade operativa massan. Prestandafaktorer som i hög grad påverkar landning, flygning och inflygning/landning, är framförallt följande:

i) Operativa förfaranden.

ii) Flygplatsens tryckhöjd.

iii) Temperatur.

iv) Vindförhållanden.

v) Start-/landningsområdets storlek, lutning och skick.

vi) Flygkroppens, motorernas eller systemens skick, med hänsyn tagen till eventuell förslitning.

4.c.1 Sådana faktorer måste beaktas direkt som driftsparametrar eller indirekt i form av toleranser eller marginaler, som beroende på typen av verksamhet kan användas i beräkningen av prestandauppgifter.

5. Instrument, uppgifter och utrustning

5.a Ett luftfartyg måste vara försett med all flygtrafik- och kommunikationsutrustning och annan utrustning som är nödvändig för den avsedda flygningen, med hänsyn tagen till gällande luftfartsbestämmelser och trafikregler för luftfart under varje fas av denna flygning.

Onsdag 14 mars 2007

5.b Ett luftfartyg måste, i den mån detta är relevant, vara försett med all nödvändig säkerhetsutrustning, medicinsk utrustning, utrymningsutrustning och överlevnadsutrustning, med hänsyn tagen till de risker som är knutna till flygområdena, de sträckor som skall flygas, flyghöjden och flygningens varaktighet.

5.c Alla uppgifter som är nödvändiga för besättningens genomförande av flygningen måste vara uppdaterade och finnas tillgängliga ombord på luftfartyget, med hänsyn tagen till gällande luftfartsbestämmelser och trafikregler för luftfart samt till aktuella flyghöjder och flygområden.

6. Fortsatt luftvärdighet

6.a Luftfartyget får inte framföras om inte

- i) luftfartyget är i luftvärdigt skick,
- ii) erforderlig drifts- och nödutrustning för den avsedda flygningen är i funktionsdugligt skick,
- iii) luftfartygets flygvärdighetsbevis är giltigt,
- iv) underhåll av luftfartyget har utförts i enlighet med dess underhållsprogram.

6.b Före varje flygning måste luftfartyget inspekteras, genom kontroll före flygning, så att det kan fastställas om det är i skick för den avsedda flygningen.

6.c Underhållsprogrammet måste i synnerhet innefatta underhållsåtgärder och underhållsintervaller, särskilt sådana som i anvisningarna för fortsatt luftvärdighet har angivits som obligatoriska.

6.d Luftfartyget får inte framföras om det inte har underhållits och godkänts för användning av personer eller organisationer som är behöriga att utföra dessa uppgifter. Den undertecknade godkännandeförklaringen måste i synnerhet innehålla grundläggande information om det utförda underhållet.

6.e All dokumentation som visar luftfartygets luftvärdighet måste bevaras till dess att informationen i den har ersatts av ny information med likvärdig omfattning och som är lika detaljerad, dock under minst ett år när det gäller utförlig underhållsdokumentation. När ett luftfartyg slutgiltigt tas ur bruk gäller en minimiperiod om 90 dagar. När luftfartyget leasas måste all dokumentation som visar luftfartygets luftvärdighet bevaras minst under den tid som leasingen varar.

6.f Alla modifieringar och reparationer måste överensstämma med de grundläggande kraven avseende luftvärdighet. De underlagsuppgifter som styrker överensstämmelsen med luftvärdighetskraven måste sparas.

7. Besättningsmedlemmar

7.a Besättningens antal och sammansättning måste bestämmas med hänsyn tagen till följande:

- i) Luftfartygets certifieringsbegränsningar, inbegripet i förekommande fall den relevanta demonstrationen av nödutrymning.
- ii) Luftfartygets konfiguration.
- iii) Trafikens typ och varaktighet.

7.b Kabinbesättningsmedlemmarna måste

- i) ha genomgått utbildning och regelbundna kontroller som garanterar att de har uppnått och bibehållit den kompetensnivå som krävs för att de skall kunna utföra sina säkerhetsuppgifter, och
- ii) med jämna mellanrum ha bedömts med avseende på medicinsk lämplighet att på ett säkert sätt utöva sina säkerhetsrelaterade befogenheter; lämpligheten måste kontrolleras genom lämplig bedömning baserad på bästa flygmedicinsk praxis.

Onsdag 14 mars 2007

7.c Befälhavaren måste ha befogenhet att utfärda alla order och vidta alla lämpliga åtgärder för att garantera luftfartygets drift och säkerhet samt ombordvarande personers och/eller egendoms säkerhet.

7.d I en nödsituation som innebär fara för luftfartygets drift eller säkerhet och/eller de ombordvarande personernas säkerhet måste befälhavaren vidta alla åtgärder som han eller hon bedömer som nödvändiga av säkerhetsskäl. När sådana åtgärder innebär brott mot lokala föreskrifter eller förfaranden måste befälhavaren ansvara för att utan dröjsmål underrätta vederbörlig lokal myndighet om detta.

7.e Onormala situationer av nödkaraktär får inte simuleras när luftfartyget har passagerare eller last ombord.

7.f Ingen besättningsmedlem får låta sina arbetsprestationer eller sitt beslutsfattande försämrats i sådan grad att flygsäkerheten äventyras på grund av effekterna av trötthet, ackumulerad trötthet, sömnbrist, antal genomförda flygningar, natttjänstgöring osv. Viloperioderna måste vara tillräckligt långa för att besättningsmedlemmarna skall kunna komma över effekterna av de tidigare arbetsuppgifterna och vara väl utvilade då nästa flygtjänstperiod påbörjas.

7.g En besättningsmedlem får inte utföra tilldelade uppgifter ombord på ett luftfartyg när han eller hon är påverkad av psykoaktiva ämnen eller alkohol, eller när han eller hon är olämplig för tjänstgöring på grund av skada, trötthet, läkemedel, sjukdom eller andra liknande orsaker.

8. Ytterligare krav avseende kommersiell trafik och trafik med komplexa motordrivna luftfartyg

8.a Kommersiell trafik och trafik med komplexa motordrivna luftfartyg får inte utföras om inte följande villkor är uppfyllda:

8.a.1. Operatören måste, direkt eller indirekt genom avtal, förfoga över de resurser som är erforderliga med tanke på verksamhetens omfattning. Dessa resurser skall bestå av, men inte begränsas till, följande: luftfartyg, lämpliga lokaler, personal, utrustning, dokumentering av uppgifter, förpliktelser och förfaranden, tillgång till relevanta uppgifter och register.

8.a.2. Operatören får enbart anlita personal med lämplig behörighet och utbildning samt genomföra och upprätthålla utbildnings- och kontrollprogram för besättningsmedlemmar och övrig relevant personal.

8.a.3 Operatören måste upprätta en förteckning över minimikrav på utrustning (MEL) eller en likvärdig handling, med hänsyn tagen till följande:

- i) Handlingen måste upprättas med hänsyn tagen till drift av luftfartyget, under angivna förhållanden, med vissa instrument, utrustningsenheter eller funktioner ur funktion när flygningen inleds.
- ii) En sådan handling måste upprättas för varje enskilt luftfartyg, med hänsyn tagen till operatörens relevanta drifts- och underhållsförhållanden.
- iii) Handlingen måste i förekommande fall baseras på standardförteckningen över minimikrav på utrustning (MMEL) och får inte vara mindre restriktiv än denna.

8.a.4 Operatören måste införa och upprätthålla ett förvaltningssystem som garanterar att dessa grundläggande driftkrav uppfylls samt sträva efter en kontinuerlig förbättring av systemet.

8.a.5 Operatören måste införa och upprätthålla ett program för säkerhet och förebyggande av olyckor, inbegripet ett program för rapportering av händelser, som måste ingå i förvaltningssystemet och bidra till arbetet att kontinuerligt förbättra säkerheten.

Onsdag 14 mars 2007

8.b Kommersiell trafik och trafik med komplexa motordrivna luftfartyg får utföras endast i enlighet med operatörens drifthandbok. Denna handbok måste innehålla alla instruktioner, uppgifter och förfaranden avseende samtliga luftfartyg i trafik som är nödvändiga för att den operativa personalen skall kunna utföra sina uppgifter. Begränsningar som avser flygtid, flygtjänstgöringsperioder och viloperioder för besättningsmedlemmarna måste anges. Drifthandboken och de revideringar som görs av denna måste stå i överensstämmelse med den godkända flyghandboken och vid behov ändras.

8.c Operatören måste i lämplig omfattning fastställa förfaranden som minimerar konsekvenserna för flygtrafikens säkerhet av att passagerare uppträder störande.

8.d Operatören måste utarbeta och upprätthålla program för säkerhetsskydd som är anpassade till luftfartyget och typen av trafik och som i synnerhet omfattar följande:

- i) Säkerheten i cockpit.
- ii) Checklista för genomsökningsförfarande i luftfartyget.
- iii) Utbildningsprogram.
- iv) Skydd av elektroniska system och datorsystem i syfte att förhindra avsiktliga ingrepp i och avsiktlig skadegörelse på systemen.
- v) Rapportering av olagliga ingrepp.

Om sådana åtgärder för säkerhetsskydd kan ha en negativ inverkan på driftsäkerheten, måste riskerna bedömas och lämpliga förfaranden utarbetas med syftet att minska driftsäkerhetsriskerna; för detta ändamål kan specialutrustning behöva användas.

8.e Operatören måste utse en av piloterna i flygbesättningen till befälhavare.

8.f Förebyggande av trötthet måste ske genom begränsningar i tjänstgöringslistan. För en flygning eller en serie av flygningar måste sådana begränsningar omfatta flygtid, flygtjänstgöringsperioder, tjänstgöringsperioder och anpassade viloperioder. Begränsningarna i tjänstgöringslistan måste fastställas med hänsyn tagen till alla relevanta faktorer som bidrar till trötthet, i synnerhet antalet genomförda flygningar, passering av tidszoner, sömnbrist, störd dygnsrytm, natttjänstgöring, positionering, sammanlagd tjänstgöringstid för vissa tidsperioder, fördelningen av tilldelade uppgifter mellan besättningsmedlemmarna och tillgången till utökade besättningar.

8.g De uppgifter som anges i punkt 6.a och de uppgifter som beskrivs i punkterna 6.d och 6.e måste ombesörjas av en organisation med ansvar för fortsatt luftvärdighet som, utöver att den måste uppfylla kraven enligt punkt 3.a i bilaga I, också måste uppfylla följande villkor:

- i) Organisationen måste ha behörighet att utföra underhåll av produkter, delar och anordningar på eget ansvar eller ha ingått ett avtal med en organisation som är behörig att utföra underhåll av sådana produkter, delar och anordningar.
- ii) Organisationen måste upprätta en organisationshandbok, som berörd personal kan använda och få vägledning av, och som skall innehålla en beskrivning av organisationens samtliga förfaranden för fortsatt luftvärdighet, inbegripet i förekommande fall en beskrivning av administrativa överenskomelser mellan organisationen och den godkända underhållsorganisationen.

8.h Tillämpningsföreskrifterna för de krav som anges i punkt 8.a–8.f skall grundas på en riskbedömning och skall stå i proportion till verksamhetens omfattning.

Onsdag 14 mars 2007

BILAGA V

Kriterier för godkända organ som anges i artikel 9a

1. Organet, dess chef och den personal som skall utföra kontrollarbetet får varken direkt eller som ombud medverka i utformning, tillverkning, marknadsföring eller underhåll av produkter, delar, anordningar eller system och inte heller i driften, underhållet eller användningen av dem. Detta utesluter inte möjligheten till utbyte av teknisk information mellan de berörda organisationerna och det godkända organet.
2. Organet och den personal som ansvarar för certifieringen skall utföra sitt kontrollarbete med största möjliga yrkesintegritet och tekniska kompetens och skall stå fria från alla påtryckningar och incitament, särskilt av ekonomisk art, som skulle kunna påverka bedömningen eller undersökningsresultaten, särskilt från personer eller grupper av personer som har intresse av resultaten.
3. Organet skall förfoga över den personal och de medel som behövs för att det på ett adekvat sätt skall kunna utföra de tekniska och administrativa uppgifterna i samband med certifieringen; det skall också ha tillgång till nödvändig materiel för extraordinära kontroller.
4. Den personal som är ansvarig för undersökningar skall ha
 - god teknisk yrkesutbildning,
 - tillfredsställande kännedom om kraven för det certifieringsarbete de utför och tillräcklig erfarenhet av sådant arbete,
 - nödvändig skicklighet för att kunna upprätta intyg, protokoll och rapporter som visar att undersökningarna utförts.
5. Opartiskheten hos den personal som ansvarar för undersökningen skall garanteras. Deras ersättning skall inte vara beroende av antalet undersökningar som utförs eller av resultaten av dessa.
6. Organet måste teckna en ansvarsförsäkring såvida inte medlemsstaten övertar ansvaret i enlighet med sin nationella lagstiftning.
7. Organets personal måste iaktta sekretess i fråga om all information den förvärvar vid utövandet av sina uppgifter inom ramen för den här förordningen.”

P6_TA(2007)0068

Saluföring av kött från nötkreatur som är högst tolv månader *

Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 14 mars 2007 om förslaget till rådets förordning om saluföring av nötkött från djur på högst tolv månader (KOM(2006)0487 – C6-0330/2006 – 2006/0162(CNS))

(Samrådsförfarandet)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens förslag till rådet (KOM(2006)0487) ⁽¹⁾,
- med beaktande av artikel 37.2 i EG-fördraget, i enlighet med vilken rådet har hört parlamentet (C6-0330/2006),

⁽¹⁾ Ännu ej offentliggjort i EUT.