

SV

SV

SV

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

av den ()

om ändring av förordning (EG) nr 1592/2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, i syfte att utvidga tillämpningsområdet för denna förordning till att omfatta även reglering av drift av luftfartyg, reglering av pilotcertifiering och reglering av luftfartyg från tredje land

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽²⁾,

efter att ha hört Regionkommittén ⁽³⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽⁴⁾, och

av följande skäl:

- (1) I det andra skälet i förordning (EG) nr 1592/2002 ⁽⁵⁾ anges bland annat att det bör utarbetas lämpliga grundläggande krav för drift av luftfartyg och licensiering av flygbesättningar samt tillämpning av förordningen på luftfartyg från tredje land. Enligt artikel 7 i den förordningen skall kommissionen så snart som möjligt utarbeta förslag angående grundprinciper, tillämplighet och grundläggande krav för reglering av personal och organisationer som utför trafik med luftfartyg samt lägga fram dessa förslag för Europaparlamentet och rådet.
- (2) Räckvidden för gemenskapens åtgärd måste anges tydligt, så att det otvetydigt kan slås fast vilka personer, organisationer och produkter som omfattas av denna förordning och de föreskrifter som utfärdas för dess tillämpning. Det bästa sättet att ange denna

⁽¹⁾ Ännu ej utfärdat.

⁽²⁾ Ännu ej utfärdat.

⁽³⁾ Ännu ej utfärdat.

⁽⁴⁾ Ännu ej utfärdat.

⁽⁵⁾ EGT L 240, 7.9.2002, s. 1.

räckvidd är att hänvisa till en förteckning över luftfartyg vilkas trafik är undantagen från gemenskapens åtgärd. Den förteckning över undantagna luftfartyg som återfinns i bilaga II till förordning (EG) nr 1592/2002 bör användas för detta ändamål, med dess lydelse något ändrad i syfte att göra den lättare att förstå.

- (3) De europeiska medborgarna bör ständigt åtnjuta en hög och enhetlig skydds nivå, och luftfartyg från tredje land som är i trafik till, från eller inom det territorium där fördraget gäller bör vara föremål för lämplig tillsyn på gemenskapsnivå.
- (4) Gemenskapen bör i linje med de normer som anges i Chicagokonventionen fastställa grundläggande krav dels för personer och organisationer som utför trafik med luftfartyg, dels för personer som medverkar i och produkter som används i utbildning och medicinsk undersökning av piloter. Sådana krav bör när så är lämpligt utarbetas för reglering av flygmaskinister. Kommissionen bör ges befogenhet att utarbeta nödvändiga tillämpningsföreskrifter.
- (5) Om arbetet med säkerheten för den civila luftfarten inom gemenskapen på de områden som omfattas av denna förordning skall kunna fungera på ett ändamålsenligt sätt, krävs ett förstärkt samarbete mellan gemenskapen, medlemsstaterna och Europeiska byrån för luftfartssäkerhet med syftet att upptäcka osäkra förhållanden och på lämpligt sätt åtgärda dessa.
- (6) Om ett bättre säkerhetstänkande skall kunna främjas och reglerings- och tillsynssystemet på de områden som denna förordning omfattar skall kunna fungera på ett fullgott sätt, måste tillbud och andra händelser spontant rapporteras av dem som bevitnar dem. En sådan rapportering skulle underlättas av att det skapades en icke-besträffande miljö, och lämpliga åtgärder bör vidtas på medlemsstatsnivå för att se till att sådan information och de som lämnar sådan information skyddas.
- (7) I enlighet med principerna om goda styrelseformer bör bedömningsorgan som godkänts på vederbörligt sätt vara behöriga att utfärda flygcertifikat till piloter som ägnar sig åt nöjestråfik.
- (8) För att på ett fullgott sätt kunna bistå gemenskapen bör Europeiska byrån för luftfartssäkerhet själv kunna utfärda certifikat avseende personer, organisationer och produkter som omfattas av denna förordning i de fall där centraliserade åtgärder är en mer ändamålsenlig metod än certifiering på medlemsstatsnivå. Byrån bör av samma skäl få fatta beslut som rör drift av luftfartyg, besättningskompetens eller säkerhet i fråga om luftfartyg från tredje land i de fall där detta är det bästa sättet att garantera enhetlighet och underlätta den inre marknadens funktion. Byrån bör ges de befogenheter den behöver för att kunna utföra dessa uppgifter.
- (9) Det bör göras ändringar i ett flertal artiklar i förordning (EG) nr 1592/2002 med syftet att se till att tillsynsobjekten har möjlighet att vidta nödvändiga rättsliga åtgärder i de fall där byrån enligt denna förordning har rätt att fatta beslut som påverkar dem. Det bör införas nya definitioner som underlättar förståelsen av de artiklar som lagts till i den förordningen.
- (10) I enlighet med den subsidiaritetsprincip och den proportionalitetsprincip som anges i artikel 5 i fördraget kan målen för den föreslagna åtgärden, nämligen att införa gemensamma regler för reglering av licensiering av flygbesättningar, drift av luftfartyg och luftfartyg från tredje land samt se till att dessa regler tillämpas på ett enhetligt sätt,

inte i tillräcklig omfattning uppnås av medlemsstaterna och kan därför, på grund av denna förordnings alleuropeiska räckvidd, bättre uppnås av gemenskapen. Denna förordning inskränker sig till de minimiåtgärder som krävs för att dessa mål skall kunna uppnås och går inte längre än vad som krävs för det ändamålet.

- (11) Genom denna förordning fastställs en ändamålsenlig och heltäckande ram för tillsynen över luftfartyg från tredje land som är i trafik till, från eller inom det territorium där fördraget gäller. Direktiv 2004/36/EG⁽⁶⁾ om säkerheten i fråga om luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen bör därför upphävas vid lämpligt tillfälle.
- (12) De åtgärder som vidtas genom denna förordning bygger på det yttrande som avgivits av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet⁽⁷⁾ i enlighet med artiklarna 12.2 b och 14.1 i förordning (EG) nr 1592/2002.
- (13) Förordning (EG) nr 1592/2002 bör ändras mot bakgrund av ovanstående.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 1592/2002 ändras på följande sätt:

1. I artikel 3 skall följande led h till n införas:

- ”h) *Operatör*: varje juridisk eller fysisk person som utför eller avser att utföra trafik med ett eller flera luftfartyg.
- i) *Kommersiell trafik*: en mot ersättning utförd luftfartsverksamhet som omfattas av ett avtal mellan en operatör och en kund, varvid kunden inte direkt eller indirekt är ägare till det luftfartyg som används inom ramen för avtalet och varvid operatören inte direkt eller indirekt är anställd av kunden.
- j) *Komplext motordrivet luftfartyg*:
 - i) ett flygplan
 - vars största certifierade startmassa överstiger 5 700 kg, eller
 - vars största godkända antal passagerarsittplatser överstiger 9, eller
 - som är certifierat för drift med en minimibesättning på minst 2 piloter, eller
 - som är försett med en eller flera turbojetmotorer, eller
 - ii) en helikopter
 - vars största certifierade startmassa överstiger 3 175 kg, eller

⁽⁶⁾ EUT L 143, 30.4.2004, s. 76.

⁽⁷⁾ Yttrande 3/2004 från Europeiska byrån för luftfartssäkerhet, XXXX.

- vars största godkända antal passagerarsittplatser överstiger 5, eller
 - som är certifierat för drift med en minimibesättning på minst 2 piloter, eller
- iii) ett tiltrotorluftfartyg.
- k) *Nöjestråfik*: all icke-kommersiell trafik med ett luftfartyg som inte är ett komplext motordrivet luftfartyg.
- l) *Bedömningsorgan*: ett organ som får bedöma om en juridisk eller fysisk person uppfyller de regler som fastställts för att garantera överensstämmelse med de grundläggande kraven samt utfärda det därmed sammanhängande certifikatet.
- m) *Syntetiskt flygutbildningshjälpmedel*: en anordning, oavsett typ, i vilken flygförhållanden simuleras på marken, bl.a. flygsimulatorer, flygutbildningshjälpmedel, hjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer samt anordningar för grundläggande instrumentutbildning.
- n) *Certifikatsbehörighet*: en uppgift på ett flygcertifikat som anger särskilda villkor, rättigheter eller begränsningar för certifikatet.”

2. Artikel 4 skall ändras på följande sätt:

- a) Leden b och c i punkt 1 skall ersättas med följande:
- ”b) registrerade i en medlemsstat, såvida inte deras regelmässiga säkerhetstillsyn har anförtrots tredje land och de inte används av en gemenskapsoperatör, eller
 - c) registrerade i tredje land och används inom medlemsstaters territorium av en operatör som är etablerad eller bosatt inom gemenskapen,”.
- b) Följande led d skall införas i punkt 1:
- ”d) registrerade i tredje land och används av en operatör från tredje land inom en medlemsstats territorium.”
- c) Sista stycket i punkt 1 skall ersättas med följande:
- ”skall överensstämma med denna förordning.”
- d) Punkterna 2 och 3 skall ersättas med följande:
- ”2. Personal som utför trafik med luftfartyg som avses i punkt 1 b eller 1 c skall överensstämma med denna förordning.
 - 3. Trafik med luftfartyg som avses i punkt 1 b, 1 c eller 1 d skall överensstämma med denna förordning.”
- e) Följande punkt 4 skall införas:
- ”4. Punkterna 1, 2 och 3 skall inte tillämpas på luftfartyg som avses i bilaga II.”
- f) Punkt 3 skall betecknas 5.

3. Artikel 5 skall ändras på följande sätt:

a) Första stycket i punkt 2 skall ersättas med följande:

”2. Att luftfartyg som avses i artikel 4.1 b och produkter, delar och anordningar som är monterade på dessa luftfartyg uppfyller dessa krav skall fastställas enligt följande:”.

b) Led d i punkt 2 skall ersättas med följande:

”d) Organisationer som har ansvaret för underhåll av produkter, delar och anordningar skall visa att de har förmåga och möjligheter att uppfylla de förpliktelser som sammanhänger med deras rättigheter. Om inte denna förmåga och dessa möjligheter godtas på annat sätt skall de erkännas genom att ett organisationsgodkännande utfärdas. De rättigheter som tilldelas den godkända organisationen och godkännandets räckvidd skall anges i villkoren för godkännande.”

c) Följande led e skall införas i punkt 2:

”e) Organisationer som har ansvaret för konstruktion och tillverkning av produkter, delar och anordningar skall visa att de har förmåga och möjligheter att uppfylla de förpliktelser som sammanhänger med deras rättigheter. Om inte denna förmåga och dessa möjligheter godtas på annat sätt skall de erkännas genom att ett organisationsgodkännande utfärdas. De rättigheter som tilldelas den godkända organisationen och godkännandets räckvidd skall anges i villkoren för godkännande.”

d) Leden e och f i punkt 2 skall betecknas f respektive g.

e) Följande punkt 3 skall införas:

”3. Luftfartyg som avses i artikel 4.1 a och produkter, delar och anordningar som är monterade på dessa luftfartyg skall överensstämja med punkt 2 a, 2 b och 2 e.”

f) Första stycket i punkt 3 skall ersättas med följande:

”Genom undantag från punkterna 1, 2 och 3 ovan gäller följande:”.

g) Följande led j skall införas i punkt 4:

”j) På vilket sätt de luftfartyg som avses i artikel 4.1 c och 4.1 d skall överensstämja med de grundläggande kraven.”

h) Första stycket i punkt 5 skall ersättas med följande:

”När kommissionen utfärdar tillämpningsföreskrifter som avses i punkt 5 skall den särskilt se till att”.

i) Följande led d skall införas i punkt 5:

”d) de inte innebär att luftfartyg som avses i artikel 4.1 c och 4.1 d åläggs krav som skulle vara oförenliga med medlemsstaternas skyldigheter inom ramen för ICAO.”

j) Punkterna 3, 4 och 5 skall betecknas 4, 5 respektive 6.

4. Artikel 7 skall ersättas med följande:

”Artikel 7

Licensiering av flygbesättningar

1. De flygbesättningar som utför trafik med luftfartyg som avses i artikel 4.1 b och 4.1 c skall liksom de organisationer, syntetiska flygutbildningshjälpmedel och personer som utför eller används i utbildning, testning, kontroll och medicinsk bedömning av sådana besättningar uppfylla de grundläggande krav som anges i bilaga III.

2. En pilot får framföra ett luftfartyg bara om han eller hon innehar ett flygcertifikat och ett läkarintyg som är lämpliga för den berörda typen av trafik:

- a) Ett flygcertifikat skall utfärdas för en pilot när det visas att denne uppfyller de regler som fastställts för att garantera överensstämmelse med de grundläggande kraven i fråga om teoretiska kunskaper, praktiska färdigheter och språkkunskaper; ett sådant flygcertifikat får utfärdas av ett bedömningsorgan om de rättigheter som flygcertifikatet medför är begränsade till nöjestrafik.
- b) Ett läkarintyg skall utfärdas för en pilot när det visas att denne uppfyller de regler som fastställts för att garantera överensstämmelse med de grundläggande kraven i fråga om medicinsk lämplighet. Läkarintyget skall utfärdas av flygmedicinska undersökningsläkare eller flygmedicinska centrum, utom när det gäller piloter som utför nöjestrafik, då läkarintyget får utfärdas av en allmänläkare.
- c) De certifikatsbehörigheter som tilldelas piloten och räckvidden för flygcertifikatet och läkarintyget skall anges i respektive handling.
- d) När det gäller flygbesättningar som utför trafik med luftfartyg som avses i artikel 4.1 c kan kravet enligt a och b ovan uppfyllas genom godtagande av flygcertifikat och läkarintyg som utfärdats av tredje land eller på tredje lands vägnar.

3. Att bedömningsorgan, pilotutbildningsorganisationer och organisationer ansvariga för att bedöma piloters medicinska lämplighet har förmåga att uppfylla de förpliktelser som sammanhänger med deras rättigheter i förhållande till utfärdandet av flygcertifikat och läkarintyg skall erkännas genom att ett godkännande utfärdas:

- a) Ett organisationsgodkännande skall utfärdas när det visas att organisationen uppfyller de regler som fastställts för att garantera överensstämmelse med de därmed sammanhängande grundläggande kraven.
- b) De rättigheter som godkännandet innebär skall anges i godkännandet.

4. Ett syntetiskt flygutbildningshjälpmedel som används i pilotutbildning skall ha ett certifikat, och ett sådant certifikat skall utfärdas när det visas att hjälpmedlet uppfyller de

regler som fastställts för att garantera överensstämmelse med de därmed sammanhängande grundläggande kraven.

5. En person som ansvarar för att ge utbildning för piloter, för att bedöma piloters kompetens eller för att bedöma piloters medicinska lämplighet skall ha ett lämpligt certifikat:

- a) Certifikatet skall utfärdas när det visas att den sökande uppfyller de regler som fastställts för att garantera överensstämmelse med de därmed sammanhängande grundläggande kraven.
- b) De rättigheter som certifikatet innebär skall anges i certifikatet.

6. Kommissionen skall, i enlighet med förfarandet i artikel 54.3, utfärda föreskrifter för tillämpningen av denna artikel, särskilt med angivande av följande:

- a) De olika certifikatsbehörigheter för flygcertifikat och de läkarintyg som krävs för de olika typerna av verksamhet.
- b) Villkor för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla flygcertifikat, certifikatsbehörigheter för flygcertifikat, läkarintyg, organisationsgodkännanden, godkännanden avseende bedömningsorgan och personalcertifikat.
- c) Rättigheter och ansvar för innehavare av flygcertifikat, certifikatsbehörigheter för flygcertifikat, läkarintyg, organisationsgodkännanden och personalcertifikat.

7. När kommissionen utfärdar tillämpningsföreskrifter som avses i punkt 6 skall den särskilt se till att

- a) de återspeglar teknikens utvecklingsnivå och beprövad erfarenhet på området utbildning av flygbesättningar,
- b) de möjliggör omedelbar reaktion på fastställda orsaker till olyckor och allvarliga tillbud.”

5. Följande artikel 7a skall införas:

”Artikel 7a

Drift av luftfartyg

1. Driften av de luftfartyg som avses i artikel 4.1 b, 4.1 c och 4.1 d skall uppfylla de grundläggande krav som anges i bilaga IV.

2. Operatörer som utför kommersiell trafik skall visa att de har förmåga och möjligheter att uppfylla de förpliktelser som sammanhänger med deras rättigheter:

- a) Denna förmåga och dessa möjligheter skall erkännas genom att ett certifikat utfärdas.
- b) De rättigheter som tilldelas operatören och trafikens omfattning skall anges i certifikatet.

c) När det gäller operatörer som utför trafik med luftfartyg som avses i artikel 4.1 d kan kravet enligt denna punkt uppfyllas, där så är lämpligt, genom godtagande av certifikat som utfärdats av tredje land eller på tredje lands vägnar.

3. Operatörer som utför icke-kommersiell trafik med komplexa motordrivna luftfartyg skall förklara att de har förmåga och möjligheter att uppfylla de förpliktelser som sammanhänger med driften av luftfartygen.

4. Kommissionen skall, i enlighet med förfarandet i artikel 54.3, utfärda föreskrifter för tillämpningen av denna artikel, särskilt med angivande av följande:

a) Villkor för drift av ett luftfartyg i överensstämmelse med de grundläggande krav som anges i bilaga IV.

b) Villkor för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla det operatörs-certifikat som avses i punkt 2.

c) Rättigheter och ansvar för operatörer och innehavare av certifikat.

5. När kommissionen utfärdar tillämpningsföreskrifter som avses i punkt 4 skall den särskilt se till att

a) de återspeglar teknikens utvecklingsnivå och beprövad erfarenhet på området drift av luftfartyg,

b) de beaktar världsomspännande erfarenhet från driften av luftfartyg samt vetenskapliga och tekniska framsteg,

c) de möjliggör omedelbar reaktion på fastställda orsaker till olyckor och allvarliga tillbud,

d) de inte innebär att luftfartyg som avses i artikel 4.1 c och 4.1 d åläggs krav som skulle vara oförenliga med medlemsstaternas skyldigheter inom ramen för ICAO.”

6. Följande artikel 7b skall införas:

”Artikel 7b

Flygmaskinister

Kommissionen skall, så snart som möjligt, utarbeta förslag angående grundprinciper, tillämplighet och grundläggande krav för licensiering av flygmaskinister och lägga fram dessa förslag för Europaparlamentet och rådet.”

7. Följande artikel 7c skall införas:

”Artikel 7c

Kollektiv tillsyn

1. Medlemsstaterna och byrån skall samarbeta i syfte att genom lämplig insamling, inbegripet rampinspektioner, och lämpligt utbyte av information se till att bestämmelserna i denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter genomförs i praktiken.

2. Kommissionen skall, i enlighet med förfarandet i artikel 54.3, utfärda föreskrifter för tillämpningen av denna artikel, särskilt med angivande av följande:

- a) Villkor för insamling och utbyte av information.
- b) Villkor för genomförande av rampinspektioner.
- c) Villkor för utfärdande av flygförbud för luftfartyg som inte överensstämmer med denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter.”

8. I artikel 8 skall punkt 2 ersättas med följande:

”2. Fram till dess att de tillämpningsföreskrifter som avses i artiklarna 5.4, 7.5 och 7a. 3 har antagits får, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 57.2, certifikat som inte kan utfärdas i enlighet med denna förordning utfärdas på grundval av tillämpliga nationella bestämmelser.”

9. Artikel 10 skall ändras på följande sätt:

- a) Punkt 5 skall ersättas med följande:

”5. Om det är möjligt att med andra medel uppnå en skyddsnivå likvärdig med den som uppnås genom tillämpning av tillämpningsföreskrifterna för artiklarna 5, 6, 7 och 7a, får en medlemsstat, under förutsättning att det inte förekommer diskriminering på grund av nationalitet, bevilja godkännanden som avviker från dessa tillämpningsföreskrifter. Medlemsstaten skall i så fall meddela kommissionen att den avser att bevilja godkännandet och motivera varför det finns behov av en avvikelse från bestämmelsen i fråga, samt ange de villkor som fastställts för att garantera att en likvärdig skyddsnivå uppnås.”

- b) En ny punkt 7 skall införas:

”7. Byrån får också bevilja undantag eller godkännanden i enlighet med punkterna 3 och 5 när den uppträder som behörig myndighet. I detta fall skall medlemsstaterna och kommissionen underrättas av byrån, och det beslut som avses i punkterna 4 och 6 skall fattas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 54.3.”

10. Följande artikel 11a skall införas:

”Artikel 11a

Skydd av säkerhetsinformationen

1. När sådan information som avses i artikel 11 frivilligt har lämnats av en fysisk person, skall de därmed sammanhängande rapporterna anonymiseras med avseende på källan till informationen.

2. Utan att det påverkar de tillämpliga straffrättsliga bestämmelserna skall medlemsstaterna, utom i fall av grov vårdslöshet, avstå från att inleda rättsliga förfaranden avseende oöverlagda eller oavsiktliga lagöverträdelse som kommer till deras kännedom enbart på grund av att de har rapporterat genom tillämpning av denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter.

3. Medlemsstaterna skall, i enlighet med de förfaranden som anges i deras nationella lag och praxis, se till att anställda som lämnar information med stöd i denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter inte åsamkas skada av sin arbetsgivare, utom i fall av grov vårdslöshet.”

11. I artikel 13 skall led c ersättas med följande:

”c) fatta lämpliga beslut angående tillämpningen av artiklarna 15, 15a, 15b, 45 och 46.”

12. Artikel 15 skall ändras på följande sätt:

a) Första stycket i punkt 1 skall ersättas med följande:

”När det gäller produkter, delar och anordningar som avses i artikel 4.1 a och 4.1 b skall byrån, i tillämpliga fall och på det sätt som anges i Chicagokonventionen eller dess bilagor, på medlemsstaternas vägnar fullgöra konstruktions-, tillverknings- eller registreringsstatens funktioner och uppgifter i samband med godkännande av typkonstruktion. Den skall därför särskilt”.

b) Följande led k och l skall införas i punkt 1:

”k) för varje luftfartyg för vilket flygtillstånd begärs avseende en enda flygning, fastställa de tillämpliga begränsningarna,

l) utfärda flygtillstånd för luftfartyg när sådana tillstånd krävs för genomförandet av en serie av flygningar.”

c) En ny punkt 3 skall införas:

”3. När det gäller luftfartyg som avses i artikel 4.1 b skall byrån fastställa lämpliga utbildningskrav för utfärdandet av certifikatsbehörigheter avsedda att införas i personalcertifikat för personer som ansvarar för godkännandeförklaring av en produkt, del eller anordning efter underhåll.”

13. Följande artikel 15a skall införas:

”Artikel 15a

Personalcertifiering

1. När det gäller luftfartyg som avses i artikel 4.1 a, 4.1 b och 4.1 c skall byrån fastställa lämpliga utbildningskrav för utfärdandet av de enskilda certifikatsbehörigheter som krävs för drift av dessa luftfartyg.

2. När det gäller personal som avses i artikel 4.2 och när det gäller organisationer skall byrån

a) själv eller genom nationella luftfartsmyndigheter eller behöriga organ genomföra inspektioner och revisioner av de organisationer och bedömningsorgan som den certifierar,

b) utfärda och förnya certifikat för

- i) personalutbildningsorganisationer och flygmedicinska centrum som är belägna inom medlemsstaternas territorium, om den berörda medlemsstaten begär detta, eller
 - ii) personalutbildningsorganisationer och flygmedicinska centrum som är belägna utanför medlemsstaternas territorium,
 - iii) bedömningsorgan, om sådana organ begär detta,
- c) ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla ett organisationscertifikat när de villkor enligt vilka det utfärdades inte längre är uppfyllda eller om den juridiska eller fysiska person som innehar certifikatet inte fullgör sina skyldigheter enligt förordningen eller dess tillämpningsföreskrifter.

3. När det gäller syntetiska flygutbildningshjälpmedel skall byrån

- a) själv eller genom nationella luftfartsmyndigheter eller behöriga organ genomföra tekniska inspektioner av de hjälpmedel som den certifierar,
- b) utfärda och förnya certifikat för
 - i) syntetiska flygutbildningshjälpmedel som är belägna inom medlemsstaternas territorium, om den berörda medlemsstaten begär detta, eller
 - ii) syntetiska flygutbildningshjälpmedel som används av utbildningsorganisationer vilka har certifierats av byrån eller är belägna utanför medlemsstaternas territorium,
- c) ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla ett certifikat när de villkor enligt vilka det utfärdades inte längre är uppfyllda eller om den juridiska eller fysiska person som innehar certifikatet inte fullgör sina skyldigheter enligt förordningen eller dess tillämpningsföreskrifter.”

14. Följande artikel 15b skall införas:

”Artikel 15b

Drift

1. När det gäller luftfartyg som avses i artikel 4.1 a och 4.1 b skall byrån fastställa en lämplig standardförteckning över minimikrav på utrustning (MMEL), där det för varje luftfartygstyp skall anges vilken nödvändig utrustning som tillfälligt kan vara ur funktion utan att detta förhindrar att en godtagbar säkerhetsnivå vidmakthålls.

2. När det gäller operatörer som utför kommersiell trafik skall byrån

- a) själv eller genom nationella luftfartsmyndigheter eller behöriga organ genomföra inspektioner och revisioner av de operatörer som den certifierar,
- b) utfärda och förnya certifikat för

- i) operatörer som är belägna inom medlemsstaternas territorium, om den berörda medlemsstaten begär detta, eller
 - ii) operatörer som är belägna utanför medlemsstaternas territorium,
- c) ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla ett operatörscertifikat när de villkor enligt vilka det utfärdades inte längre är uppfyllda eller om den berörda organisationen inte fullgör sina skyldigheter enligt förordningen eller dess tillämpningsföreskrifter.

3. Byrån får genom ett driftsdirektiv föreskriva att en viss verksamhet av driftsäkerhetsskäl skall förbjudas, begränsas eller underkastas vissa villkor.

4. När det gäller begränsning av flygtid skall byrån

- a) fastställa och meddela tillämpliga specifikationer för certifiering i syfte att garantera överensstämmelse med de grundläggande kraven,
- b) godkänna operatörers enskilda system för specificering av flygtid i de fall där sådana system inte kan godkännas med stöd av en tillämplig specifikation för certifiering.”

15. I artikel 29 skall punkt 3 a ersättas med följande:

- ”a) Att godkänna sådana åtgärder från byråns sida som avses i artiklarna 13, 15, 15a och 15b inom de tidsfrister som fastställs i denna förordning, dess tillämpningsföreskrifter eller annan tillämplig lagstiftning.”

16. I artikel 35 skall punkt 1 ersättas med följande:

- ”1. Byråns beslut enligt artiklarna 15, 15a, 15b, 46 eller 53 kan överklagas.”

17. I artikel 46 skall första stycket i punkt 1 ersättas med följande:

- ”1. Vid tillämpningen av artiklarna 15, 15a och 15b får myndigheten själv genomföra eller uppdra åt nationella luftfartsmyndigheter eller behöriga organ att utföra all nödvändig utredning av företag. Utredningar skall genomföras med beaktande av de rättsliga bestämmelserna i de medlemsstater där de genomförs. I detta syfte har de personer som bemyndigats enligt denna förordning rätt att”.

18. I artikel 57 skall följande punkt 3 införas:

- ”3. Direktiv 2004/36/EG skall upphöra att gälla den ...”

19. I artikel 58 skall andra stycket ersättas med följande:

- ”Artiklarna 5, 6, 7, 7a, 7b och 7c skall tillämpas från och med de datum som anges i deras tillämpningsföreskrifter.”

Artikel 2

Bilaga II till förordning (EG) nr 1592/2002 ändras genom bilaga I till denna förordning.

Artikel 3

En ny bilaga III införs i förordning (EG) nr 1592/2002 med den text som återfinns i bilaga II till denna förordning.

Artikel 4

En ny bilaga IV införs i förordning (EG) nr 1592/2002 med den text som återfinns i bilaga III till denna förordning.

Artikel 5

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 Bryssel den XX XX XXX.

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

Bilaga I

”Bilaga II

Luftfartyg som avses i artikel 4.4

Luftfartyg för vilka artikel 4.1, 4.2 och 4.3 inte är tillämpliga 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,

eller

ii) luftfartyg av klar historisk betydelse, med anknytning till

- deltagande i en märkvärdig 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 fallskärmsystem som kan bära upp hela planet, eller

vi) 315 kg för ensitsiga landflygplan på vilkas flygkropp det finns monterat ett fallskärmsystem som kan bära upp hela planet,

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 för vilka gäller att kopian 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.”

Bilaga II

”Bilaga III

Grundläggande krav avseende pilotcertifiering

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 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.
- 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.

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
- 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.

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 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 kompensande 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

- 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 III

”Bilaga IV

Grundläggande krav avseende drift av luftfartyg

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 flygtrafikhjälpmedel 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 i tillämplig omfattning 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 2.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 alla de följande villkoren 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 hänsyn tagen till tillgänglig AIS-dokumentation.
 - 2.a.2 Besättningen måste känna till, och passagerarna måste ha informerats om, var relevant nödutrustning är placerad och hur denna används. Besättningen och passagerarna måste ges tillgång till tillräcklig information om nödförfaranden och om användningen av kabinsäkerhetsutrustning.
 - 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 fixerats 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 alla de följande villkoren 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 kvarhållningsanordningar 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.
- 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 siktkriterierna 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 användas 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 planerade 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. De prestandafaktorer som avsevärt påverkar start, färd och inflygning/landning är i synnerhet följande:
- i) Operativa förfaranden.
 - ii) Flygplatsens tryckhöjd.
 - iii) Temperatur.
 - iv) Vindförhållanden.
 - v) Start-/landningsområdets storlek, lutning och skick.

- vi) Flygkroppens, motoranläggningens 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.
- 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, och
 - iv) underhåll av luftfartyget har utförts i enlighet med dess underhållsprogram.
- 6.b Före varje flygning måste luftfartyget inspekteras, genom kontroll före flygning, med avseende på 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 däri har ersatts av ny information med likvärdig omfattning och detaljeringsgrad, 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 säkerhetsbefogenheter; lämpligheten måste kontrolleras genom lämplig bedömning baserad på flygmedicinsk bästa praxis.
- 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, nattjänstgöring 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 måste anlita enbart 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 krav avseende drift uppfylls samt sträva efter en kontinuerlig förbättring av detta system.
 - 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 strävan att kontinuerligt förbättra driftsäkerheten.
 - 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, nattjänstgöring, 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, i vilken ges en beskrivning av organisationens samtliga förfaranden för fortsatt luftvärdighet, inbegripet i förekommande fall en beskrivning av administrativa överenskommelser mellan organisationen och den godkända underhållsorganisationen.”