

REGLUGERÐ

um breytingu á reglugerð nr. 237/2014 um tæknikröfur og stjórnsýslureglur í tengslum við starfrækslu loftfara.

1. gr.

Við 6. gr. reglugerðarinnar bætast nýir töluliðir, svohljóðandi:

13. Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/133 frá 28. janúar 2019 um breytingu á reglugerð (ESB) 2015/640 að því er varðar innleiðingu á nýjum viðbótarlofthæfiforskriftum.
14. Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/1384 frá 24. júlí 2019 um breytingu á reglugerðum (ESB) nr. 965/2012 og (ESB) nr. 1321/2014 að því er varðar notkun loftfara sem eru skráð á flugrekandaskírteini, í starfrækslu sem er ekki í ábataskyni og í sérstakri starfrækslu, ákvörðun rekstrarlegra krafna í tengslum við framkvæmd reynsluflugs vegna viðhalds, ákvörðun reglna um starfrækslu sem er ekki í ábataskyni þar sem öryggis- og þjónustuliðum um borð hefur verið fækkað og innleiðingu ritstjórnarlegra uppfærslna varðandi kröfur um flugrekstur.
15. Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/1387 frá 1. ágúst 2019 um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 965/2012 að því er varðar kröfur um útreikninga á afkastagetu flugvélar við landingu og viðmiðin til að meta ástand yfirborðs flugbrautar, uppfærslu á tilteknum búnaði og kröfum sem varða öryggi loftfara sem og starfrækslu án þess að hafa undir höndum fjarflugsleyfi.
16. Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2020/1176 frá 7. ágúst 2020 um breytingu á framkvæmdarreglugerð (ESB) 2019/1387 að því er varðar frestun á framkvæmd tiltekinna ráðstafana í tengslum við COVID-19-heimsfaraldurinn.
17. Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2021/97 frá 28. janúar 2021 um breytingu og leiðréttingu á reglugerð (ESB) 2015/640 að því er varðar innleiðingu nýrra viðbótarlofthæfíkrafna.

2. gr.

Reglugerðir (ESB) 2019/133, (ESB) 2019/1384, (ESB) 2019/1387, (ESB) 2020/1176 og (ESB) 2021/97, sem nefndar eru í 1. gr., eru birtar sem fylgiskjöl við reglugerð þessa.

3. gr.

Reglugerð þessi er sett samkvæmt heimild í 7. mgr. 28. gr., 28. gr. e, 28. gr. f, 80. gr. og 85. gr. a, sbr. 145. gr. laga um loftferðir, nr. 60/1998, með síðari breytingum, og öðlast þegar gildi.

Innviðaráðuneytinu, 5. maí 2022.

Sigurður Ingi Jóhannsson.

Ragnhildur Hjaltadóttir.

Fylgiskjal 1.**FRAMKVÆMDARREGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR (ESB) 2019/133**

frá 28. janúar 2019

**um breytingu á reglugerð (ESB) 2015/640 að því er varðar
innleiðingu á nýjum viðbótarlofthæfiforskriftum**

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins,

með hliðsjón af reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/1139 frá 4. júlí 2018 um sameiginlegar reglur um almenningssflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins og um niðurfellingu á reglugerð (EB) nr. 216/2008 ⁽¹⁾, einkum hlið 1. mgr. 17. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2015/640 ⁽²⁾ eru settar fram viðbótarlofthæfiförur fyrir loftfar ef hönnun þess hefur þegar verið vottuð. Þessar viðbótarlofthæfiförur eru nauðsynlegar til að styðja við áframhaldandi umbætur á sviði lofthæfis og öryggis. Þetta skýrist af því að þegar Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins („Flugöryggisstofnunin“) uppfærir vottunarforskriftir („CS“), sem hún hefur gefið út skv. 3. mgr. 76. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139, til að tryggja að vottunarforskriftir henti áfram til fyrirhugaðrar notkunar, þarf loftfar, ef hönnun þess hefur þegar verið vottuð, hvorki að uppfylla uppfærða útgáfu af vottunarforskrift á framleiðslutíma né starfrækslutíma sínum.
- 2) Til þess að viðhalda flugöryggi og umhverfiskröfum á háu stigi í Evrópu gæti því verið nauðsynlegt að krefjast þess að loftförfylli viðbótarlofthæfiförur, sem Flugöryggisstofnunin gerði ekki kröfu um á þeim tíma sem hönnunin var vottuð, þar eð þær voru ekki hluti af viðeigandi vottunarforskriftum á þeim tíma. Þessi breyting á reglugerð (ESB) 2015/640 varðar frekari þróun vottunarforskrifta á þremur sviðum.
- 3) Í fyrsta lagi innleiddu Flugöryggissamtök Evrópu (JAA) árið 1989 nýja hönnunarstaðla fyrir hreyfifræðileg skilyrði farþegasæta og sæta öryggis- og þjónustuliða í stórum flugvélum í þeim tilgangi að auka vörn farþega. Þessir staðlar miðuðu að því að draga úr hættu á áverkum eða dauðaslysum ef til nauðlendingar á landi kæmi. Staðlarnir voru innleiddir í vottunarforskriftir Flugöryggisstofnunarinnar fyrir stórar flugvélar (CS-25) en þeir gilda aðeins um stórar flugvélar þar sem sótt hefur verið um vottun á hönnun eftir 1989. Að teknu tilliti til þess að tiltekna stórar flugvélar uppfylli mögulega ekki þessa staðla ætti því að innleiða viðbótarlofthæfiforskriftir. Að teknu tilhlýðilegu tilliti til eðlis og áhættu af starfrækslu stórra flugvéla, samtímis því að viðhalda samræmdu öryggi á háu stigi í almenningssflugi innan Sambandsins, er talið hóflegt og kostnaðarlega hagkvæmt að innleiða þessar viðbótarlofthæfiforskriftir aðeins fyrir stórar, nýlega framleiddar flugvélar á grundvelli hönnunar sem Flugöryggisstofnunin hefur þegar vottað. Þessar viðbótarlofthæfiforskriftir ættu ekki að gilda um sæti áhafnar í stjórklefa flugvéla og flugvélar með fá farþegasæti, sem notaðar eru til óreglubundins flutningaflugs samkvæmt pöntun, þar sem það telst hvorki hóflegt né kostnaðarlega hagkvæmt.
- 4) Í öðru lagi innleiddi Flugöryggisstofnunin árið 2009 nýja staðla um eldfimi fyrir varma- eða hljóðeinangrandi efni í vottunarforskriftir fyrir stórar flugvélar (CS-25 breyting 6) og bætti þar með tiltekna eiginleika einangrandi efna sem komið er fyrir í loftfarsbolnum til að verjast útbreiðslu og gegnþrengingu elds. Þessir nýju staðlar um eldfimi gilda aðeins um stórar flugvélar sem sótt hefur verið um vottun á hönnun fyrir eftir 2009. Að teknu tilliti til þess að tiltekna stórar flugvélar uppfylli mögulega ekki þessa staðla ætti að innleiða viðbótarlofthæfiforskriftir. Að teknu tilhlýðilegu tilliti til eðlis og áhættu af starfrækslu stórra flugvéla, samtímis því að viðhalda samræmdu öryggi á háu stigi í almenningssflugi innan Sambandsins, er talið hóflegt og kostnaðarlega hagkvæmt að innleiða viðbótarlofthæfiforskriftirnar, þar sem brugðist er við áhættu af völdum útbreiðslu elds í flugi, aðeins fyrir stórar, nýlega framleiddar flugvélar á grundvelli hönnunar sem Flugöryggisstofnunin hefur þegar vottað. Þessar viðbótarlofthæfiforskriftir ættu einnig að gilda um stórar flugvélar sem eru í notkun þegar varma- eða hljóðeinangrandi efnum er skipt út. Að lokum ætti að innleiða viðbótarlofthæfiforskriftirnar, þar sem brugðist er við áhættu af völdum gegnþrengingar elds inn í flugvélinu á kjölfar slyss, fyrir stórar flugvélar með sætaframboð fyrir 20 eða fleiri og skulu þær aðeins gilda um nýlega framleiddar flugvélar á grundvelli hönnunar sem Flugöryggisstofnunin hefur þegar vottað.
- 5) Í þriðja lagi hefur Alþjóðaflugmálastofnunin (ICAO) gefið út nýja staðla, með því að breyta 6. viðauka Alþjóðaflugmálastofnunarinnar sem gildir frá og með 15. desember 2011, til að draga smám saman úr umhverfisáhrifum af völdum halóns sem notað er í slökkvibúnað. Til að uppfylla þessa staðla ætti að innleiða viðbótarlofthæfiforskriftir fyrir nýlega framleiddar, stórar flugvélar og stórar þylur, ef Flugöryggisstofnunin hefur þegar vottað hönnun þeirra á grundvelli vottunarforskrifta sem heimiluðu notkun halóns sem viðeigandi eldvarnarefni.
- 6) Því ætti að breyta reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2015/640 til samræmis við það.
- 7) Ráðstafanir, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, byggjast á álit Flugöryggisstofnunarinnar í samræmi við 1. mgr. 76. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139.
- 8) Ráðstafanir, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, eru í samræmi við álit nefndarinnar sem komið var á fót skv. 3. mgr. 127. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139.

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 212, 22.8.2018, bls. 1.

⁽²⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2015/640 frá 23. apríl 2015 um viðbótarlofthæfiforskriftir fyrir tiltekna tegund starfrækslu og um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 965/2012 (Stjtið. ESB L 106, 24.4.2015, bls. 18).

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. gr.

Reglugerð (ESB) 2015/640 er breytt sem hér segir:

1) ákvæðum 2. gr. er breytt sem hér segir:

a) í stað b-liðar kemur eftirfarandi:

„b) „stór flugvél“: flugvél með vottunarforskriftir fyrir stórar flugvélar (CS-25), eða jafngildi þess, í vottunargrunni sínum,“

b) eftirfarandi c- og d-liður bætast við:

„c) „stór þyrila“: þyrila með vottunarforskriftir fyrir stórar þyrilvængjur (CS-29), eða jafngildi þess, í vottunargrunni sínum,

d) „flugvél með fá farþegasæti“: flugvél sem hefur hámarksfjölda farþegasæta í sætafyrirkomulagi við starfrækslu sem hér segir:

1) til og með 19 sæti eða

2) til og með þriðjung af hámarksfjölda farþegasæta í sætafyrirkomulagi við starfrækslu flugvélar með tegundarvottorð, eins og tilgreint er í gagnablaði tegundarvottorðsins (TCDS), að því tilskildu að eftirfarandi skilyrði séu uppfyllt:

a) heildarfjöldi farþegasæta, sem samþykkt hefur verið að nota megi við akstur, flugtak eða landingu, fari ekki yfir 100 sæti í hverju farþegarými,

b) hámarksfjöldi farþegasæta í sætafyrirkomulagi við starfrækslu meðan á akstri, flugtaki eða landingu stendur, á hvaða sérstaka svæði sem er á milli tveggja neyðarútganga (eða allra dauðra endasvæða (e. *dead-end zone*)), fari ekki yfir einn þriðja hluta af heildarfjölda heimilaðra farþegasæta fyrir tvo neyðarútganga sem afmarka það svæði (með því að nota farþegasætaheimild fyrir hverja tvo neyðarútganga, eins og skilgreint er með gildandi vottun á grundvelli flugvélarinnar). Í þeim tilgangi að ákvarða hvort farið sé að þessari afmörkun svæðis, skal gera ráð fyrir, ef um er að ræða flugvél þar sem neyðarútgangar hafa verið gerðir óvirkir, að allir neyðarútgangar séu virkir.“

2) Ákvæðum I. viðauka (26. hluta) er breytt í samræmi við viðaukann við þessa reglugerð.

2. gr.

Gildistaka og beiting

Reglugerð þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Brussel 28. janúar 2019.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

Jean-Claude JUNCKER

forseti.

VIÐAUKI

Ákvæðum I. viðauka er breytt sem hér segir:

1) Í stað efnisyfirlitsins komi eftirfarandi:

„EFNISYFIRLIT

A-KAFLI — ALMENN ÁKVÆÐI

- 26.10 Lögbært yfirvald
- 26.20 Tímabundið óstarfhæfur búnaður
- 26.30 Sýnt fram á að kröfur séu uppfylltar

B-KAFLI — STÓRAR FLUGVÉLAR

- 26.50 Sæti, legurúm, öryggisbelti og öryggistugi
- 26.60 Nauðlending á landi — hreyfifræðileg skilyrði
- 26.100 Staðsetning neyðarútganga
- 26.105 Aðgangur að neyðarútgöngum
- 26.110 Merkingar neyðarútganga
- 26.120 Neyðarlýsing inni í vélinni og notkun neyðarljósa
- 26.150 Farþegarými að innanverðu
- 26.155 Eldfimi klæðningar í farmrymi
- 26.156 Varmaeinangrandi eða hljóðeinangrandi efni
- 26.160 Brunavarnir á salernum
- 26.170 Slökkvitæki
- 26.200 Lendingarbúnaður – viðvörðunarljóð
- 26.250 Stýrikerfi stjórnklefahurðar — ef einn flugliði verður óstarfhæfur

KAFLI C — STÓRAR ÞYRLUR

- 26.400 Slökkvitæki“

2) Eftirfarandi liður 26.60 bætist við:

„**26.60 Nauðlending — hreyfifræðileg skilyrði**

Flugrekendur stórra flugvéla, sem notaðar eru til flutningaflugs með farþega, með tegundarvottorð frá 1. janúar 1958 eða síðar og sem hafa sérstakt lofthæfivottorð, sem gefið verður út í fyrsta sinn 18. febrúar 2021 eða síðar, skulu sýna fram á fyrir hverja tegundahönnun sætis, sem samþykkt hefur verið til setu meðan á akstri, flugtaki eða landingu stendur, að sá sem situr á sætinu sé varinn fyrir álagi við aðstæður sem skapast við nauðlendingu. Sýna skal fram á þetta með einni af eftirfarandi aðferðum:

- a) með hreyfiprófunum sem lýkur á fullnægjandi hátt,
 - b) með rökréttri greiningu sem veitir jafngilt öryggi, byggt á hreyfiprófunum á samsvarandi hönnun sætistegundar.
- Skuldbindingin, sem sett er fram í fyrstu málsgrein, skal ekki gilda um eftirfarandi sæti:

- a) sæti áhafnar í stjórnklefa,
- b) sæti í flugvélum með fá farþegasæti sem aðeins eru starfræktar í óreglubundnu flutningaflugi samkvæmt pöntun.“

3) Eftirfarandi liður 26.156 bætist við:

„**26.156 Varma- eða hljóðeinangrandi efni**

Flugrekendur stórra flugvéla, sem notaðar eru til flutningaflugs, með tegundarvottorð frá 1. janúar 1958 eða síðar skulu tryggja eftirfarandi:

- a) fyrir flugvélar, þar sem sérstakt lofthæfivottorð þeirra er gefið út í fyrsta sinn fyrir 18. febrúar 2021, að ný varmaeinangrandi eða hljóðeinangrandi efni, sem komið er fyrir í stað þeirra sem fyrir eru, 18. febrúar 2021 eða síðar, hafi eiginleika sem hefta eða draga úr áhættu af völdum útbreiðslu elds í flugvélinni,
- b) fyrir flugvélar, þar sem sérstakt lofthæfivottorð þeirra er gefið út í fyrsta sinn 18. febrúar 2021 eða síðar, að varma- og hljóðeinangrandi efni hafi eiginleika sem hefta eða draga úr áhættu af völdum útbreiðslu elds í flugvélinni,
- c) fyrir flugvélar, þar sem sérstakt lofthæfivottorð þeirra er gefið út í fyrsta sinn 18. febrúar 2021 eða síðar, með farþegarými fyrir 20 farþega eða fleiri, að varma- og hljóðeinangrandi efni (þ.m.t. efni til að festa varma- og hljóðeinangrandi efnin við loftfarsbolinn), sem komið er fyrir í lægri helmingi flugvélarinnar, hafi eiginleika sem hefta gegnþrengingu elds inn í flugvélinu í kjölfar slyss og tryggja að unnt sé að lifa af í farþegarýminu í þann tíma sem tekur að rýma flugvélinu.“

4) eftirfarandi liður 26.170 bætist við:

„26.170 Slökkvitæki

Flugrekendur stórra flugvéla skulu tryggja að í eftirfarandi slökkvitæki séu ekki notuð halón sem slökkviefni:

- a) innbyggð slökkvitæki fyrir hvert sorphát á salernum fyrir þurrkur, pappír eða úrgang í stórum flugvélum sem sérstakt lofthæfivottorðið verður gefið út fyrir í fyrsta sinn 18. febrúar 2020 eða síðar,
 - b) handslökkvitæki í stórum flugvélum sem sérstak lofthæfivottorð verður gefið út fyrir í fyrsta sinn 18. maí 2019 eða síðar.“
- 5) Eftirfarandi C-kafla bætist við:

„C-KAFLI — STÓRAR ÞYRLUR

26.400 Slökkvitæki

Flugrekendur stórra þyrlna skulu tryggja að í eftirfarandi slökkvitæki séu ekki notuð halón sem slökkviefni:

- a) innbyggð slökkvitæki fyrir hvert sorphát á salernum fyrir þurrkur, pappír eða úrgang í stórum þyrlum sem sérstakt lofthæfivottorð verður gefið út fyrir í fyrsta sinn 18. febrúar 2020 eða síðar,
- b) handslökkvitæki í stórum þyrlum sem sérstak lofthæfivottorð verður gefið út fyrir í fyrsta sinn 18. maí 2019 eða síðar.“

Fylgiskjal 2.**FRAMKVÆMDARREGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR (ESB) 2019/1384**

frá 24. júlí 2019

um breytingu á reglugerðum (ESB) nr. 965/2012 og (ESB) nr. 1321/2014 að því er varðar notkun loftfara, sem eru skráð á flugrekandaskírteini, í starfrækslu sem er ekki í ábataskyni og í sérstakri starfrækslu, ákvörðun rekstrarlegra krafna í tengslum við framkvæmd reynsluflugs vegna viðhalds, ákvörðun reglna um starfrækslu sem er ekki í ábataskyni þar sem öryggis- og þjónustuliðum um borð hefur verið fækkað og innleiðingu ritstjórnarlegra uppfærslna varðandi kröfur um flugrekstur

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins,

með hliðsjón af reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/1139 frá 4. júlí 2018 um sameiginlegar reglur um almenningflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins og um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 2111/2005, (EB) nr. 1008/2008, (ESB) nr. 996/2010, (ESB) nr. 376/2014 og tilskipunum Evrópuþingsins og ráðsins 2014/30/ESB og 2014/53/ESB og um niðurfellingu á reglugerðum Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 552/2004 og (EB) nr. 216/2008 og reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3922/91 ⁽¹⁾, einkum 1. mgr. 17. gr. og 31. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012 ⁽²⁾ er mælt fyrir um ítarlegar reglur um starfrækslu flutningaflugs, um starfrækslu flókinna, vélknúinna loftfara, sem er ekki í ábataskyni og loftfara, annarra en flókinna, vélknúinna loftfara, um sérstaka starfrækslu í ábataskyni og sérstaka starfrækslu sem er ekki í ábataskyni, sem og um tiltekna áhættusama, sérstaka starfrækslu í ábataskyni. Í þessum reglum er ekki tekið tillit til þess að nota mætti sama loftfarið fyrir margar tegundir starfrækslu á endingartíma þess.
- 2) Þar af leiðandi ætti að innleiða nýjar reglur sem gera kleift að nota áfram loftfar, sem var notað við flutningaflug, fyrir starfrækslu sem er ekki í ábataskyni eða sérstaka starfrækslu. Þessar reglur ættu að vera nægilega sveigjanlegar til að gera flugrekendum, sem stunda starfrækslu sem er ekki í ábataskyni eða sérstaka starfrækslu, kleift að nota sama loftfarið án þess að fjarlægja það úr flugrekandaskírteininu. Þessi nýi rekstrarrámi ætti einnig að tryggja snurðulausa framkvæmd og skilvirkt eftirlit með þessari starfrækslu án þess að það hafi áhrif á öryggi hennar.
- 3) Í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 965/2012 ber lögbæra yfirvaldinu að samþykka þær mismunandi verklagsreglur sem handhafi flugrekandaskírteinis beitir í tengslum við margvíslega starfrækslu sína sem er ekki í ábataskyni. Þessi krafa felur í sér ójafna meðferð á handhöfum flugrekandaskírteina og flugrekendum, sem stunda starfrækslu sem er ekki í ábataskyni, sem framkvæma sömu tegund starfrækslu og hana ætti því að fella niður til að tryggja samræmi á sviði reglusetningar.
- 4) Á grundvelli öryggistilmæla og endurgjafar frá aðildarríkjum og hagsmunaaðilum, þ.m.t. úr eftirliti með stöðlun, er framkvæmdastjórnin þeirrar skoðunar að uppfæra ætti reglugerð (ESB) nr. 965/2012 í því skyni að endurspeglar nýjustu tækni og bestu starfsvenjur að því er varðar ýmsar flugrekstrarkröfur. Gera ætti ritstjórnarlegar breytingar til að uppfæra nokkrar tilvísanir í niðurfelldu reglugerðirnar, nánar tiltekið reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2042/2003 ⁽³⁾ og reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 ⁽⁴⁾. Þar að auki ætti að bæta við nýju orðalagi til að skýra nokkur gildandi ákvæði.
- 5) Nokkur flugslys eða -atvik hafa átt sér stað við starfrækslu loftfara sem höfðu nýlega gengist undir ófullkomið eða ófullnægjandi viðhald eða í flugi sem fór fram í því skyni að sannprófa hvort að viðhald loftfarsins sé fullnægjandi („reynsluflug vegna viðhalds“). Að teknu tilliti til slyssins þar sem loftfarið Airbus A320-232 átti hluta að máli 27. nóvember 2008 úti fyrir strönd Canet-Plage (Frakklandi), ætti að breyta reglugerð (ESB) nr. 965/2012 í því skyni að útfæra ítarlega skilgreiningu á þessum flokki flugs og að ákvarða, ef þörf krefur, lágmarkskröfur fyrir flugliða og málsmeðferðarreglurnar sem ber að fara eftir við undirbúning og framkvæmd þessa flugs.
- 6) Þar að auki ætti að innleiða vægari kröfur fyrir starfrækslu sem er ekki í ábataskyni og án öryggis- þjónustuliða um borð að því er varðar loftför með hámarksfjölda farþegasæta í sætafyrirkomulagi við starfrækslu yfir 19 og með að hámarki 19 farþegum, að uppfylltum tilteknum skilyrðum. Flugrekendur ættu að fá leyfi til að beita þessum vægari kröfum aðeins með því skilyrði að þeir geri viðeigandi ráðstafanir til að milda áhættuna sem af slíkri starfrækslu stafar.
- 7) Í reglugerð (ESB) nr. 965/2012 er þess krafist að flugrekendur sem stunda flutningaflug upplýsi farþega og fái þeim í hendur spjal með öryggisleiðbeiningum þar sem leiðbeint er í myndum um notkun neyðarbúnaðar og -útganga sem líklegt er að farþegar noti. Reglugerð (ESB) nr. 965/2012 ætti að innihalda nýja skilgreiningu á neyðarútgöngum.
- 8) Því ber að breyta reglugerð (ESB) nr. 965/2012 til samræmis við I. viðauka við þessa reglugerð.

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 212, 22.8.2018, bls. 1.

⁽²⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012 frá 5. október 2012 um tæknilegar kröfur og stjórmsýslumeðferðir er varða flugrekstur samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 (Stjtið. ESB L 296, 25.10.2012, bls. 1).

⁽³⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003 frá 20. nóvember 2003 um áframhaldandi lofthæfi loftfara og annarra framleiðsluvara, hluta og búnaðar til flugs og um samþykki fyrir fyrirtækjum og starfsfólki á þessu sviði (Stjtið. ESB L 315, 28.11.2003, bls. 1).

⁽⁴⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 frá 20. febrúar 2008 um sameiginlegar reglur um almenningflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu og niðurfellingu tilskipunar ráðsins 91/670/EBE, reglugerðar (EB) nr. 1592/2002 og tilskipunar 2004/36/EB (Stjtið. ESB L 79, 19.3.2008, bls. 1).

- 9) Þegar notkun loftfars er breytt frá flutningaflugi yfir í starfrækslu sem er ekki í ábataskyni eða sérstaka starfrækslu ætti áframhaldandi lofthæfi loftfara, sem falla undir þessa breytingu, áfram að vera á ábyrgð handhafa flugrekandaskírteinis. Því ætti að breyta I. viðauka (M-hluta) og V. viðauka b (ML-hluta) við reglugerð (ESB) nr. 1321/2014 ⁽⁵⁾ til samræmis við það.
- 10) Flugöryggisstofnunin útbjó drög að framkvæmdarreglum og lagði þau fram sem álit til framkvæmdastjórnarinnar ⁽⁶⁾ í samræmi við 75. og 76. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139.
- 11) Ráðstafanir, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, eru í samræmi við álit nefndarinnar sem um getur í 127. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. gr.

Breytingar á reglugerð (ESB) nr. 965/2012

Reglugerð (ESB) nr. 965/2012 er breytt sem hér segir:

- 1) Í stað 7. liðar 2. gr. kemur eftirfarandi:

„7. „sérstök starfræksla“: öll starfræksla önnur en flutningaflug þar sem loftfarið er notað fyrir sérstaka starfsemi eins og landbúnað, byggingastarfsemi, ljósmyndun, landmælingar, athuganir, eftirlit og eftirlit úr lofti, auglýsingaflug eða reynsluflug vegna viðhalds,“.
- 2) Í stað b-liðar 3. mgr. 6. gr. kemur eftirfarandi:

„b) flug þar sem hvorki er verið að flytja farþega né farm, þar sem flugvélin eða þyrlan er ferjuð vegna endurbóta, viðgerða, skoðana, afhendingar, útflutnings eða í sambærilegum tilgangi, að því tilskildu að loftfarið sé ekki tilgreint í flugrekandaskírteini eða yfirlýsingu.“
- 3) Eftirfarandi 9. gr. aa bætist við:

„9. gr. aa

Kröfur að því er varðar flugliða í reynsluflugi vegna viðhalds

Flugmaður sem starfaði, fyrir 24. september 2019, sem flugstjóri í reynsluflugi vegna viðhalds sem, í samræmi við skilgreininguna í lið SPO.SPEC.MCF.100 í VIII. viðauka, er flokkað sem reynsluflug vegna viðhalds í A-flokki, skal fá það viðurkennt í þeim tilgangi að uppfylla kröfur 1. liðar a-liðar SPO.SPEC.MCF.115 þess viðauka. Í því tilviki skal flugrekandinn tryggja að flugstjórinn fái upplýsingar um hugsanlegan mismun á milli þeirra starfshátta, sem komið var á fyrir 24. september 2019, og þeirra skylda sem kveðið er á um í 5. og 6. þætti í E-kafla VII. viðauka við þessa reglugerð, þ.m.t. þær skyldur sem eiga rætur sínar að rekja til tengdra verklagsreglna sem flugrekandinn setur.“
- 4) Ákvæðum I., II., III., IV., V., VI., VII. og VIII. viðauka er breytt í samræmi við I. viðauka við þessa reglugerð.

2. gr.

Breytingar á reglugerð (ESB) nr. 1321/2014

Ákvæðum I. viðauka (M-hluta) og V. viðauka b (ML-hluta) við reglugerð (ESB) nr. 1321/2014 er breytt í samræmi við II. viðauka við þessa reglugerð.

3. gr.

Gildistaka og beiting

Reglugerð þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Brussel 24. júlí 2019.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

Jean-Claude JUNCKER

forseti.

⁽⁵⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1321/2014 frá 26. nóvember 2014 um áframhaldandi lofthæfi loftfara og annarra framleiðsluvara, hluta og búnaðar til flugs og um samþykki fyrir fyrirtækjum og starfsfólki á þessu sviði (Stjtíð. ESB L 362, 17.12.2014, bls. 1).

⁽⁶⁾ Álit Flugöryggisstofnunar Evrópu nr. 04/2017 frá 29. júní 2017 varðandi drög að reglugerð framkvæmdastjórnarinnar um endurskoðun á reglum um flugrekstur og áframhaldandi lofthæfi og álit Flugöryggisstofnunar Evrópu nr. 01/2017 frá 7. mars 2017 varðandi drög að reglugerð framkvæmdastjórnarinnar um endurskoðun á reglum um flugrekstur að því er varðar reynsluflug vegna viðhalds.

I. VIÐAUKI

Ákvæðum I., II., III., IV., V., VI., VII. og VIII. viðauka við reglugerð (ESB) nr. 965/2012 er breytt sem hér segir:

1) Ákvæðum I. viðauka (DEF-hluta) er breytt sem hér segir:

a) Í stað 17. liðar kemur eftirfarandi:

„17) „þyrlur í A-flokki“: fjölhreyfla þyrla sem er hönnuð með hreyflum og kerfum sem hægt er að einangra, eins og tilgreint er í viðeigandi vottunarskriftum, og unnt er að starfrækja með því að nota flugtaks- og landingargögn, sem eiga við þegar markhreyfill verður óvirkur og tryggir að þar til ætlað yfirborðssvæði og afkastageta séu fullnægjandi til að halda áfram öruggu flugi eða til að hætta við flugtak á öruggan hátt.“

b) Eftirfarandi liður 45a bætist við:

„45a) „neyðarútgangur“: útgönguleið úr loftfarinu sem hámarkar úrræði öryggis- og þjónustuliða við að rýma farþegarými innan hæfilegs tíma og felur í sér hurð í gólfhæð, gluggaútgönguleið eða aðra gerð útgönguleiðar, t.d. lúgu í stjórklefanum og útgang um stélkeilu.“

c) Eftirfarandi liður 48a bætist við:

„48a) „flugliði“: flugverji sem er handhafi flugliðaskirteinis og er falið starf, meðan hann er á flugvakt, sem er nauðsynlegt við starfrækslu loftfarsins.“

d) Eftirfarandi liður 49a bætist við:

„49a) „flugumsjónarmaður“ (e. *flight operations officer, flight dispatcher*): einstaklingur með viðeigandi réttindi og hæfi, sem flugrekandi hefur tilnefnt til að hafa eftirlit og umsjón með flugrekstri, sem styður, upplýsir og/eða aðstoðar flugstjóra í því skyni að tryggja öruggt flug.“

e) Eftirfarandi liður 76a bætist við:

„76a) „reynsluflug vegna viðhalds“: flug loftfars, með lofthæfivottorð eða flugleyfi, sem fer fram vegna bilanaleitar eða til að athuga starfsemi eins eða fleiri kerfa, hluta eða búnaðar eftir viðhald, ef ekki er mögulegt að staðfesta starfsemi kerfanna, hlutanna eða búnaðarins við athuganir á jörðu niðri og sem er framkvæmt við einhverjar eftirfarandi aðstæður:

- ef þess er krafist samkvæmt fyrirmælum í viðhaldshandbók loftfarsins eða öðrum viðhaldsgögnum, sem eru gefin út af handhafa hönnunarsamþykkis sem ber ábyrgð á áframhaldandi lofthæfi loftfarsins,
- að loknu viðhaldi, ef flugrekandi krefst þess eða ef fyrirtækið, sem ber ábyrgð á áframhaldandi lofthæfi loftfarsins, leggur það til,
- ef viðhaldsfyrirtækið óskar eftir því til að sannprófa að bilun hafi verið lagfærð með fullnægjandi hætti,
- til að aðstoða við einangrun bilana eða bilanaleit.“

f) Eftirfarandi liðir 95a og 95b bætast við:

„95a) „fólksflutningsbúnaður“ (e. *personnel-carrying device system, PCDS*): kerfi sem samanstendur af einu eða fleiri tækjum, sem eru annaðhvort áföst hífingarbúnaði eða farmkrók eða fest á flugskrokk þyrlu við þyrluvinnu með fólk sem farm utanborðs (e. *human external cargo, HEC*) eða við hífingar með þyrlu (e. *helicopter hoist operations, HHO*). Tækin skulu hafa þann styrkleika og eiginleika burðarvirkis sem þörf er á til að flytja þá sem eru utan við þyrluna, t.d. öryggistýgi með eða án hraðsleppibúnaðar og ól með tengihring, harðri körfu eða búri,

95b) „einfaldur fólksflutningsbúnaður“ (e. *simple personnel carrying device system*): fólksflutningsbúnaður sem uppfyllir eftirfarandi skilyrði:

- hann uppfyllir samhæfðan staðal samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2016/425 (*) eða tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2006/42/EB (**),
- hann er hannaður til að festa einn einstakling (t.d. stjórnanda hífingarbúnaðar eða farmkróks, sérfræðing í sérhæfðum verkefnum eða ljósmyndara) inni í farþegarýminu eða til að festa að hámarki tvo einstaklinga utan farþegarýmisins,
- hann er ekki hart burðarvirki á borð við búr, pall eða körfu.

(*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2016/425 frá 9. mars 2016 um persónuhlífar og niðurfellingu á tilskipun ráðsins 89/686/EBE (Stjtið. ESB L 81, 31.3.2016, bls. 51).

(**) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2006/42/EB frá 17. maí 2006 um vélarbúnað og um breytingu á tilskipun 95/16/EB (Stjtið. ESB L 157, 9.6.2006, bls. 24).“

g) Eftirfarandi liður 103b bætist við:

„103b) „flugreglur“: reglurnar sem voru settar með framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 923/2012 (*).

(*) Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 923/2012 frá 26. september 2012 um sameiginlegar flugreglur og rekstrarákvæði varðandi þjónustu og verklagsreglur fyrir flugleiðsögu og um breytingu á framkvæmdarreglugerð (ESB) nr. 1035/2011 og reglugerðum (EB) nr. 1265/2007, (EB) nr. 1794/2006, (EB) nr. 730/2006, (EB) nr. 1033/2006 og (ESB) nr. 255/2010 (Stjtið. ESB L 281, 13.10.2012, bls. 1).“

2) Ákvæðum II. viðauka (ARO-hluta) er breytt sem hér segir:

a) Lið ARO.GEN.120 er breytt sem hér segir:

i. Í stað a-, b- og c-liðar kemur eftirfarandi:

- „a) Flugöryggisstofnunin skal þróa viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur sem má nota til að staðfesta samræmi við kröfur reglugerðar (ESB) 2018/1139 og framseldar gerðir og framkvæmdargerðir hennar.
- b) Nota má aðrar aðferðir til að uppfylla kröfur til að staðfesta samræmi við kröfur reglugerðar (ESB) 2018/1139 og framseldar gerðir og framseldar gerðir og framkvæmdargerðir hennar.
- c) Lögbæra yfirvaldið skal koma á fót kerfi til að meta með samræmdum hætti hvort aðrar aðferðir til að uppfylla kröfur, sem yfirvaldið notar sjálft eða sem aðilar og einstaklingar undir þeirra eftirliti nota, séu í samræmi við kröfur reglugerðar (ESB) 2018/1139 og framseldar gerðir og framkvæmdargerðir hennar. Þetta kerfi skal fela í sér málsmeðferðarreglur til að takmarka, afnema eða breyta öðrum samþykktum aðferðum til að uppfylla kröfur, ef lögbæra yfirvaldið hefur sýnt fram á að þessar aðrar aðferðir til að uppfylla kröfur eru ekki í samræmi við kröfur reglugerðar (ESB) 2018/1139 og framseldar gerðir og framkvæmdargerðir sem samþykktar eru á grundvelli hennar.“

ii. Í þriðju málsgrein d-liðar fellur 3. liður brott.

b) Í stað a-liðar í ARO.GEN.135 kemur eftirfarandi:

- „a) Með fyrirvara um reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 376/2014 (*) skal lögbæra yfirvaldið taka upp kerfi til að safna, greina og miðla öryggisupplýsingum með viðeigandi hætti.

(*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 376/2014 frá 3. apríl 2014 um tilkynningu atvika í almenningssvæðum og greiningu á og eftirlitni með þeim, um breytingu á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 996/2010 og um niðurfellingu tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2003/42/EB og reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1321/2007 og (EB) nr. 1330/2007 (Stjtið. ESB L 122, 24.4.2014, bls. 18).“

c) Í stað 2. liðar a-liðar ARO.GEN.300 kemur eftirfarandi:

- „2) að áfram sé farið að kröfum, sem gilda um fyrirtæki sem það hefur vottað, sérstaka starfrækslu, sem það hefur veitt leyfi fyrir, eða fyrirtæki sem það hefur móttekið yfirlýsingu frá,“.

d) Í stað 4. liðar d-liðar ARO.GEN.350 kemur eftirfarandi:

- „4) Lögbæra yfirvaldið skal skrá öll frávik, sem það vekur máls á eða sem því hefur borist tilkynning um í samræmi við e-lið, og, þar sem við á, þær framfylgdarráðstafanir sem það hefur beitt sem og allar aðgerðir til úrbóta og þá dagsetningu sem aðgerð vegna fráviks er lokið.“

e) Lið ARO.OPS.110 er breytt sem hér segir:

i. Í stað 3. liðar a-liðar kemur eftirfarandi:

- „3) ákvæði e-liðar ORO.AOC.110 um að leigja út loftfar í tómaleigu til hvaða flugrekanda sem er, nema í tilvikum sem tilgreind eru í lið ORO.GEN.310 í III. viðauka,“.

ii. Ákvæðum b-liðar er breytt sem hér segir:

— Í stað 2. liðar kemur eftirfarandi:

- „2) leigusala er bannað að stunda flugrekstur samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2111/2005 (*),

(*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2111/2005 frá 14. desember 2005 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins og um að upplýsa flugfarþega um hvaða flugrekendur annast flutning og um niðurfellingu 9. gr. tilskipunar 2004/36/EB (Stjtið. ESB L 344, 27.12.2005, bls. 15).“

— Eftirfarandi 3. liður bætist við:

- „3) heimildin sem er gefin út í samræmi við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 452/2014 (*) hefur verð felld tímabundið úr gildi, afturkölluð eða lögð inn.

(*) Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 452/2014 frá 29. apríl 2014 um tæknilegar kröfur og stjórnsýslumeðferð er varða flugrekstur flugrekanda frá þriðja landi samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 (Stjtið. ESB L 133, 6.5.2014, bls. 12).“

iii. Í stað 1. og 2. liðar í d-lið kemur eftirfarandi:

- „1) viðeigandi samræmingu við lögbæra yfirvaldið, sem ber ábyrgð á samfelldu eftirliti loftfarsins, í samræmi við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1321/2014 (*), eða á starfrækslu loftfarsins sé það ekki sama yfirvald,

- 2) að loftfarið verði tímanlega felld brott úr flugrekandaskírteini flugrekandans, nema í tilvikum sem tilgreind eru í lið ORO.GEN.310 Í III. viðauka.

(*) Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1321/2014 frá 26. nóvember 2014 um áframhaldandi lofthæfi loftfara og annarra framleiðsluvara, hluta og búnaðar til flugs og um samþykki fyrir fyrirtækjum og starfsfólki á þessu sviði (Stjtið. ESB L 362, 17.12.2014, bls. 1).“

- f) Í stað b-liðar í ARO.OPS.150 kemur eftirfarandi:
 „b) Þegar lögbært yfirvald flugrekanda telur áhættumatið og stöðluðu verklagsreglurnar fullnægjandi skal það gefa út leyfið, eins og kveðið er á um í IV. viðbæti. Gefa má út leyfið með takmarkaðan eða ótakmarkaðan gildistíma. Skilyrðin, sem gilda um leyfi flugrekanda til að framkvæma eina eða fleiri tegundir af áhættusamri sérstakri starfrækslu í ábataskyni, skulu tilgreind í leyfinu.“
- g) Í stað 2. liðar b-liðar í ARO.OPS.200 kemur eftirfarandi:
 „2) skránni yfir sérstök samþykki, sem komið er á í III. viðbæti, fyrir starfrækslu, sem er ekki í ábataskyni, og sértæka starfrækslu.“
- h) Í stað 5. liðar b-liðar í ARO.RAMP.105 kemur eftirfarandi:
 „5) loftfara, sem flugrekandi frá þriðja landi notar til að fljúga í fyrsta skipti til yfirráðasvæðis, sem fellur undir ákvæði sáttmálans, innan þess eða frá því, eða sem er með heimild, sem er gefin út í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 452/2014, sem er takmörkuð eða endurútgefin eftir tímabundna niðurfellingu eða afturköllun.“
- i) Í stað 3. liðar b-liðar í ARO.RAMP.115 kemur eftirfarandi:
 „3) viðhalda gildi réttinda sinna með því að stunda reglubundna þjálfun og framkvæma a.m.k. 12 skoðanir á hverju almanaksári.“
- j) Lið ARO.RAMP.125 er breytt sem hér segir:
 i. Í stað a-liðar kemur eftirfarandi:
 „a) Skoðanir á hlaði skulu fara fram með stöðluðum hætti.“
 ii. Í stað c-liðar kemur eftirfarandi:
 „c) Þegar skoðun á hlaði er lokið skal flugstjóra, eða, ef hann er ekki á staðnum, öðrum flugliða eða fulltrúa flugrekanda tilkynnt um niðurstöður skoðunarinnar.“
- k) Í stað 2. liðar d-liðar ARO.RAMP.140 kemur eftirfarandi:
 „2) að flugrekandi hafi öðlast flugleyfi fyrir loftför, sem skráð eru í aðildarríki, í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 748/2012.“
- l) Í stað 1. liðar a-liðar í ARO.RAMP.150 kemur eftirfarandi:
 „1) upplýsingunum, sem um getur í ARO.RAMP.145,“.
- m) Í stað I. til IV. viðbættis kemur eftirfarandi:

„I. viðbættir

FLUGREKANDASKÍRTEINI (Samþykkisskrá fyrir flugrekendur í flutningaflugi)		
Tegund starfrækslu: Flutningaflug (CAT) <input type="checkbox"/> Farþegaflug <input type="checkbox"/> Farmur <input type="checkbox"/> Annað ⁽¹⁾ : _____		
⁽⁴⁾	Ríki flugrekanda ⁽²⁾	⁽⁵⁾
	Útgáfuyfirvald ⁽³⁾	
Flugrekandaskírteini # ⁽⁶⁾ :	Nafn flugrekanda ⁽⁷⁾ Starfar undir viðskiptaheitinu ⁽⁸⁾ Heimilisfang flugrekanda ⁽¹⁰⁾ : Símanúmer ⁽¹¹⁾ : Bréfasímanúmer: Tölvupóstfang:	Tengiliðir vegna starfrækslu: ⁽⁹⁾ Samskiptaupplýsingar, þar sem hægt er að ná sambandi við rekstrarstjórnendur án ótilhlýðilegrar tafar, eru skráðar í _____ ⁽¹²⁾ .
Með þessu skírteini vottast að _____ ⁽¹³⁾ hefur heimild til að annast flutningaflug, eins og það er skilgreint í meðfylgjandi rekstrarforskriftum, í samræmi við rekstrarhandbókina, V. viðauka við reglugerð (ESB) 2018/1139 og framseldar gerðir og framkvæmdargerðir hennar.		
Útgáfudagur ⁽¹⁴⁾ :	Nafn og undirskrift ⁽¹⁵⁾ : Títtill:	

(¹) Hér skal tilgreina aðrar tegundir flutnings.
 (²) Hér skal sett inn heiti ríkis flugrekanda.
 (³) Hér skal sett inn auðkenni útgáfufyrvaldsins.
 (⁴) Til notkunar fyrir lögbært yfirvald.
 (⁵) Til notkunar fyrir lögbært yfirvald.
 (⁶) Tilvísunarnúmer samþykkis sem lögbært yfirvald gefur út.
 (⁷) Hér skal sett inn skráð heiti flugrekanda.
 (⁸) Viðskiptaheiti flugrekanda, ef það er annað. Setja skal „starfar undir“ fyrir framan viðskiptaheitið.
 (⁹) Til samskiptaupplýsinga teljast m.a. símanúmer og bréfasímanúmer, að landskóða meðtöldum, og tölvupóstfang (ef það er tiltækt), þar sem hægt er að ná í rekstrarstjórnendur án ótilhlýðilegrar tafar vegna mála í tengslum við flugrekstur, loft hæfi, hæfni flugliða og öryggis- og þjónustuliða, hættulegan varning og önnur tengd mál, eftir því sem við á.
 (¹⁰) Heimilisfang höfuðstöðva flugrekanda.
 (¹¹) Síma- og bréfasímanúmer, ásamt landskóða, í höfuðstöðvum flugrekanda. Tölvupóstfang skal gefið upp, ef slíkt er tiltækt.
 (¹²) Stýrt skjal (e. *controlled document*) skal látið fylgja og haft um borð í loftfarinu þar sem samskiptaupplýsingar eru tilgreindar með vísan í viðeigandi málsgrein eða blaðsíðu. T.d.: „Samskiptaupplýsingar ... eru skráðar í rekstrarhandbókinni undir almenn atriði/grunnatriði, kafla 1, 1.1”, eða „... eru skráðar í rekstrarforskriftum, bls. 1”, eða „... eru skráðar í viðhengi við þetta skjal”.
 (¹³) Skráð heiti flugrekanda.
 (¹⁴) Útgáfudagur flugrekandaskírteinis (dd-mm-áááá).
 (¹⁵) Titill, nafn og undirskrift fulltrúa lögbærs yfirvalds. Auk þess má setja opinberan stimpil á flugrekandaskírteinið.

EASA-eyðublað nr. 138, 2. útgáfa.

II. viðbætur

REKSTRARFORSKRIFTIR (með fyrirvara um samþykkt skilyrði í rekstrarhandbókinni)				
Samskiptaupplýsingar útgáfufyrvalds Símanúmer (¹): _____, Bréfasímanúmer: _____, Tölvupóstfang: _____				
Flugrekandaskírteini (²):	Nafn flugrekanda (³):	Dagsetning (⁴):	Undirskrift:	
Starfar undir viðskiptaheitinu				
Rekstrarforskriftir nr.:				
Tegund loftfars (⁵) Skrásetningarmarki (⁶):				
Tegund starfrækslu: Flutningaflug				
<input type="checkbox"/> Farþegar <input type="checkbox"/> Farnur <input type="checkbox"/> Aðrar tegundir (⁷): _____				
Flugsvæði (⁸):				
Sérstakar takmarkanir (⁹):				
Sérstök samþykki:	Já	Nei	Forskriftir (¹⁰)	Athugasemdir
Hættulegur varningur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Starfræksla í lélegu skyggni	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT (¹¹) ...	
Flugtak			RVR (¹²): m	
Aðflug og landing			DA/H: fet RVR: m	
RVSM (¹³) <input type="checkbox"/> Á ekki við	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS (¹⁴) <input type="checkbox"/> Á ekki við	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Hámarksfjarflugstími (¹⁵): mín.	
Leiðsöguforskriftir fyrir starfrækslu þar sem notast er við margþætta, hæfisbundna leiðsögu (¹⁶)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(¹⁷)
Lágmarkskröfur um nákvæmni í flugleiðsögu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Starfræksla eins hreyfils flugvéla með hverfi-hreyfli að næturlagi eða við blindflugsskilyrði (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(¹⁸)	
Þyrluflug með aðstoð nætursjónkerfis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Hífingar með þyrlu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Sjúkraflug með þyrlu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Starfræksla þyrlu á hafi úti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Þjálfun öryggis- og þjónustuliða (¹⁹)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Útgáfa staðfestingarvottorðs fyrir öryggis- og þjónustuliða (²⁰)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Notkun EFB-forrita af gerð B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(²¹)	
Áframhaldandi lofthæfi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(²²)	
Annað (²³)				
<p>(¹) Síma- og bréfasímanúmer lögbæra yfirvaldsins, þ.m.t. landskóði. Tölvupóstfang skal gefið upp, ef slíkt er tiltækt.</p> <p>(²) Hér skal sett inn númer tilheyrandi flugrekandaskírteinis.</p> <p>(³) Hér skal sett inn skráð heiti flugrekanda og viðskiptaheiti flugrekanda, ef annað. Hér skal setja inn „starfar undir“ fyrir framan viðskiptaheitið.</p> <p>(⁴) Útgáfudagur rekstrarforskrifta (dd-mm-áááá) og undirskrift fulltrúa lögbærs yfirvalds.</p> <p>(⁵) Hér skal setja inn kóða Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um framleiðanda lofffars, tegund og röð eða aðalröð, ef tiltekin röð hefur verið tilgreind (t.d. Boeing-737-3K2 eða Boeing-777-232).</p> <p>(⁶) Skrásetningamerkin eru annaðhvort tilgreind í rekstrarforskriftum eða í rekstrarhandbókinni. Í seinna tilvikinu verða tilheyrandi rekstrarforskriftir að vísa til hlutaðeigandi síðu í rekstrarhandbókinni. Ef sérstök samþykki eiga ekki öll við um tegund loftfarsins má færa skrásetningamerki loftfarsins í dálkinn „athugasemdir“ fyrir sérstaka samþykkið.</p> <p>(⁷) Hér skal tilgreina aðrar tegundir flutnings (t.d. sjúkraflug).</p> <p>(⁸) Hér skal gefa upp landfræðileg svæði þar sem starfræksla er heimiluð (með vísun í landfræðileg hnit eða tilteknar leiðir, flugupplýsingasvæði eða landamæri þjóðríkja eða landsvæða).</p> <p>(⁹) Hér skal gefa upp gildandi, sérstakar takmarkanir (t.d. einungis sjónflug (VFR), einungis að degi til o.s.frv.).</p> <p>(¹⁰) Í þennan dálk skal skrá rýmstu viðmiðanirnar fyrir hvert samþykki eða tegund samþykkis (með víðeigandi viðmiðun).</p> <p>(¹¹) Hér skal setja inn víðeigandi flokk nákvæmnisaðflugs: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB eða CAT IIIC. Hér skal setja inn lágmarksflugbrautarskyggni (RVR) í metrum og ákvörðunarhæð (DA/H) í fetum. Ein lína er notuð fyrir hvern skráðan flokk aðflugs.</p> <p>(¹²) Hér skal setja inn samþykkt lágmarksflugbrautarskyggni við flugtak í metrum. Nota má eina línu fyrir hvert samþykki ef mismunandi samþykki hafa verið veitt.</p> <p>(¹³) Aðeins má haka við í kassann „á ekki við“ ef hámarksflughæð loftfars er undir fluglagi 290.</p> <p>(¹⁴) Fjarflug (ETOPS) á sem stendur aðeins við um tveggja hreyfla loftfö. Því má haka við í kassann „á ekki við“ ef loftfarstegundin hefur fleiri eða færri en tvo hreyfla.</p> <p>(¹⁵) Hér má einnig skrá vegalengd þröskulds (í sjómílum), sem og gerð hreyfils.</p> <p>(¹⁶) Hæfisbundin leiðsaga (PBN): ein lína notuð fyrir hvert sérstakt samþykki fyrir margþættri, hæfisbundinni leiðsögu (t.d. RNP AR APCH) og víðeigandi takmarkanir skráðar í dálkana „Forskrift“ og/eða „Athugasemdir“. Samþykki, sem tengjast sérstökum verklagsreglum, fyrir sérstakri starfrækslu samkvæmt RNP AR APCH má skrá í rekstrarforskriftir eða rekstrarhandbókina. Í seinna tilvikinu verða tilheyrandi rekstrarforskriftir að vísa til hlutaðeigandi síðu í rekstrarhandbókinni.</p> <p>(¹⁷) Tilgreina skal hvort sérstaka samþykkið sé takmarkað við tiltekna flugbrautarendu eða flugvelli eða bæði.</p> <p>(¹⁸) Hér skal setja inn víðeigandi flugskrokks- eða hreyfilssamsetningu.</p> <p>(¹⁹) Samþykki fyrir því að halda þjálfunarnámskeið og próf, sem umsækjendur þurfa að ljúka til að hægt sé að gefa út staðfestingarvottorð fyrir öryggis- og þjónustuliða, eins og tilgreint er í CC-hluta í V. viðauka við reglugerð (ESB) nr. 1178/2011.</p> <p>(²⁰) Samþykki fyrir því að gefa út staðfestingarvottorð fyrir öryggis- og þjónustuliða, eins og tilgreint er í CC-hluta í V. viðauka við reglugerð (ESB) nr. 1178/2011.</p> <p>(²¹) Skráin yfir EFB-forrit af gerð B skal fylgja ásamt tilvísun í EFB-vélbúnaðinn (fyrir færanlegar rafrænar flugtöskur). Skráin er annaðhvort tilgreind í rekstrarforskriftunum eða í rekstrarhandbókinni. Í seinna tilvikinu verða tilheyrandi rekstrarforskriftir að vísa til hlutaðeigandi síðu í rekstrarhandbókinni.</p> <p>(²²) Nafn þess einstaklings eða stofnunar sem ber ábyrgð á því að tryggja áframhaldandi lofthæfi í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 1321/2014.</p> <p>(²³) Hér má setja önnur samþykki eða gögn með því að nota eina línu (eða reit með mörgum línur) fyrir hvert samþykki (t.d. skambrautarlendingu, starfrækslu í bröttu aðflugi, þyrluflug að/frá almannahéillastað, þyrluflug yfir ötryggu umhverfi sem staðsett er utan þéttbýlis, þyrluflug án getu til að nauðlenda með örugnum hætti, starfrækslu með auknum beygjuhalla, mestu leyfilegu fjarlægð tveggja hreyfla flugvéla frá viðunandi flugvelli án fjarflugsleyfis).</p>				

III. viðbætur

Skrá yfir sérstök samþykki

Starfræksla sem er ekki í ábataskyni

Sérstök starfræksla

(með fyrirvara um skilyrðin sem tilgreind eru í samþykkinu og koma fram í rekstrarhandbókinni eða í flughandbókinni)

Útgáfuyfirvald ⁽¹⁾ :		
Skrá yfir sérstök samþykki nr. ⁽²⁾ : Nafn flugrekanda: Dagsetning ⁽³⁾ : Undirskrift:		
Tegund loftfars og skrásetningamerki ⁽⁴⁾ :		
Tegund sérstakrar starfrækslu (SPO), ef við á: <input type="checkbox"/> ⁽⁵⁾ ...		
Sérstök samþykki ⁽⁶⁾ :	Forskriftir ⁽⁷⁾	Athugasemdir
...		
...		
...		
...		
⁽¹⁾ Hér skal setja inn heiti og samskiptaupplýsingar. ⁽²⁾ Hér skal setja inn viðeigandi númer. ⁽³⁾ Útgáfudagur sérstakra samþykkja (dd-mm-áááá) og undirskrift fulltrúa lögbærs yfirvalds. ⁽⁴⁾ Hér skal setja inn kóða öryggishóps vegna flutningaflugs (e. <i>Commercial Aviation Safety Team (CAST)/Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO)</i> um framleiðanda loftfars, tegund og röð, eða aðalröð, ef tiltekin röð hefur verið tilgreind (t.d. Boeing-737-3K2 eða Boeing-777-232). Flokkunarfræði öryggishópsins vegna flutningaflugs/Alþjóðaflugmálastofnunarinnar er aðgengileg á: http://www.intlaviationstandards.org/Skrásetningamerkin skulu annaðhvort tilgreind í skránni yfir sérstök samþykki eða í rekstrarhandbókinni. Í seinna tilvikinu skal í skránni yfir sérstök samþykki vera tilvísun í tilsvarende blaðsíðu í rekstrarhandbókinni. ⁽⁵⁾ Tilgreina skal tegund starfrækslu, t.d. í tengslum við landbúnað, byggingavinnu, ljósmyndun, landmælingar, athuganir og eftirlit úr lofti, auglýsingaflug eða reynsluflug vegna viðhalds. ⁽⁶⁾ Í þennan dálk skal skrá alla þá starfrækslu sem hefur fengið samþykki, t.d. hættulegur vamingur, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO. ⁽⁷⁾ Í þennan dálk skal skrá rýmstu viðmiðanir fyrir hvert samþykki, t.d. ákvörðunarhæð og lágmarkskröfur um flugbrautarskyggni fyrir starfrækslu skv. II flokki.		

EASA-eyðublað nr. 140, 2. útgáfa.

IV. viðbætur

LEYFI FYRIR ÁHÆTTUSAMRI SÉRSTAKRI STARFRÆKSLU Í ÁBATASKYNI	
Útgáfufirvald: ⁽¹⁾ Leyfisnúmer: ⁽²⁾	
Nafn flugrekanda: ⁽³⁾ Heimilisfang flugrekanda: ⁽⁴⁾ Símanúmer: ⁽⁵⁾ Bréfasími: Tölvupóstfang:	
Tegund loftfars og skrásetningamerki: ⁽⁶⁾	
Sérstök starfræksla sem er leyfð: ⁽⁷⁾	
Leyfilegt flug- eða starfrækslusvæði: ⁽⁸⁾	
Sérstakar takmarkanir: ⁽⁹⁾	
Hér með staðfestist að _____ hefur leyfi til að stunda áhættusama sérstaka starfrækslu í ábataskyni í samræmi við þetta leyfi, staðlaðar verklagsreglur flugrekanda, V. viðauka reglugerðar (ESB) 2018/1139 og framseldar gerðir og framkvæmdargerðir hennar.	
Útgáfudagur ⁽¹⁰⁾ :	Nafn og undirskrift ⁽¹¹⁾ : Titill:
⁽¹⁾ Nafn og samskiptaupplýsingar lögbærs yfirvalds: ⁽²⁾ Hér skal sett inn viðeigandi leyfisnúmer. ⁽³⁾ Hér skal sett inn skráð heiti flugrekanda og viðskiptaheiti flugrekanda, ef annað. Hér skal setja inn „starfar undir“ fyrir framan viðskiptaheitið. ⁽⁴⁾ Heimilisfang höfuðstöðva flugrekanda. ⁽⁵⁾ Síma- og bréfasímanúmer, ásamt landskóða, í höfuðstöðvum flugrekanda. Tölvupóstfang skal gefið upp, ef slíkt er tiltækt.	
⁽⁶⁾ Hér skal setja inn kóða öryggishóps vegna flutningaflugs (e. <i>Commercial Aviation Safety Team (CAST)</i>)/Alþjóðaflugmála- stofnunarinnar (ICAO) um framleiðanda loftfars, tegund og röð, eða aðalröð, ef tiltekin röð hefur verið tilgreind (t.d. Boeing-737-3K2 eða Boeing-777-232). Flokkunarfræði öryggishópsins vegna flutningaflugs/Alþjóðaflugmála- stofnunarinnar er aðgengileg á: http://www.intlaviationstandards.org . Skrásetningamerkin skulu annaðhvort tilgreind í skránni yfir sérstök samþykki eða í rekstrarhandbókinni. Í seinna tilvikinu skal í skránni yfir sérstök samþykki vera tilvísun í tilsvarandi blaðsíðu í rekstrarhandbókinni. ⁽⁷⁾ Tilgreina skal tegund starfrækslu, t.d. í tengslum við landbúnað, byggingavinnu, ljósmyndun, landmælingar, athuganir og eftirlit úr lofti, auglýsingaflug eða reynsluflug vegna viðhalds. ⁽⁸⁾ Hér skal gefa upp landfræðileg svæði eða staði þar sem starfræksla er heimilud (með vísun í landfræðileg hnit eða flugupplýsingasvæði eða landamæri þjóðríkja eða landsvæða). ⁽⁹⁾ Hér skal gefa upp gildandi, sérstakar takmarkanir (t.d. einungis sjónflug (VFR), einungis að degi til o.s.frv.). ⁽¹⁰⁾ Útgáfudagur leyfisins (dd-mm-áááá). ⁽¹¹⁾ Titill, nafn og undirskrift fulltrúa lögbærs yfirvalds. Auk þess má setja opinberan stimpil á leyfið.	

EASA-eyðublað nr. 151, 2. útgáfa“.

- n) Ákvæði V. og VI. viðbættis falla brott.
- 3) Ákvæðum III. viðauka (ORO-hluta) er breytt sem hér segir:
- a) Í stað h-liðar í ORO.GEN.110 kemur eftirfarandi:
- „h) Flugrekandinn skal útbúa gátlista fyrir hverja tegund loftfars, sem flugverjar skulu notast við á öllum stigum flugs, við venjulegar og óvenjulegar aðstæður og við neyðaraðstæður, til að tryggja að verklagsreglur í rekstrarhandbók sé fylgt. Við hönnun og notkun gátlistanna skulu meginreglur um mannlega þætti virtar og tillit tekið til nýjustu viðeigandi gagna frá handhafa hönnunarsamþykkisins.“
- b) Í stað a-liðar í ORO.GEN.135 kemur eftirfarandi:
- „a) Skirteini flugrekanda skal áfram vera í gildi með fyrirvara um öll eftirfarandi skilyrði:
- 1) að flugrekandinn fullnægi áfram viðeigandi kröfum reglugerðar (ESB) 2018/1139 og framseldum gerðum og framkvæmdargerðum hennar, að teknu tilliti til ákvæða sem varða meðhöndlun frávíka eins og tilgreint er í lið ORO.GEN.150 í þessum viðauka,
 - 2) að lögbæru yfirvaldi verði veittur aðgangur að flugrekandanum, eins og skilgreint er í lið ORO.GEN.140 í þessum viðauka, til að ákvarða hvort enn sé farið að viðeigandi kröfum reglugerðar (ESB) 2018/1139 og framseldum gerðum og framkvæmdargerðum hennar,
 - 3) að skirteinið hafi ekki verið lagt inn eða afturkallað.“
- c) Í stað a-liðar í ORO.GEN.140 kemur eftirfarandi:

- „a) Í þeim tilgangi að ákvarða hvort viðeigandi kröfum reglugerðar (ESB) 2018/1139 og framseldum gerðum og framkvæmdargerðum hennar er fullnægt skal flugrekandi ávallt veita aðgang að öllum búnaði, loftförum, skjölum, skýrslum, gögnum, verklagsreglum eða öðru efni sem viðkemur starfseminni sem á að votta, leyfi fyrir sérstakri starfrækslu (SPO-leyfi) eða yfirlýsingu, hvort sem það er bundið í samning eða ekki, öllum einstaklingum sem hafa leyfi einhvers eftirtalinna yfirvalda:
- 1) lögbæra yfirvaldsins sem skilgreint er í ORO.GEN.105 í III. viðauka við þessa reglugerð,
 - 2) yfirvaldsins sem starfar í samræmi við ákvæði d- eða e-liðar liðar ARO.GEN.300 eða RAMP-kaflans í II. viðauka við þessa reglugerð.“
- d) Lið ORO.GEN.160 er breytt sem hér segir:
- i. Í stað a-liðar kemur eftirfarandi:

„a) Flugrekandinn skal tilkynna lögbæra yfirvaldinu og öllum öðrum fyrirtækjum, sem ríki flugrekanda krefst að látin séu vita, um öll slys, alvarleg flugatvik og atvik, eins og skilgreint er í reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 996/2010 (*) og reglugerð (ESB) nr. 376/2014.
-
- (*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 996/2010 frá 20. október 2010 um rannsóknir og forvarnir gegn slysum og flugatvikum í almenningsflugi og um niðurfellingu á tilskipun 94/56/EB (Stjtið. ESB L 295, 12.11.2010, bls. 35).“
- ii. Í stað c-liðar kemur eftirfarandi:

„c) Tilkynningarnar, sem um getur í a- og b-lið, skulu gerðar á því formi og með þeim hætti sem lögbæra yfirvaldið ákveður og skulu innihalda allar mikilvægar upplýsingar um ástandið, sem flugrekandinn þekkir til, sbr. þó reglugerð (ESB) nr. 996/2010 og reglugerð (ESB) nr. 376/2014.“
- e) Í stað a-liðar í ORO.GEN.205 kemur eftirfarandi:
- „a) Flugrekandinn skal tryggja að öll eftirfarandi skilyrði séu uppfyllt þegar þjónusta eða vara er útvistuð eða aðkeypt sem hluti af starfsemi hans:
- 1) að útvistuð eða aðkeypt þjónusta eða vara uppfylli viðeigandi kröfur,
 - 2) að stjórnunarkerfi flugrekandans taki tillit til hætta í tengslum við flugöryggi sem af útvistaðri eða aðkeyptri þjónustu eða vöru stafar.“
- f) Eftirfarandi 3. þáttur bætist við í GEN-kafla:
- „3. þáttur**
- Viðbótarskipulagskröfur***
- ORO.GEN.310 Notkun loftfara, sem eru skráð í flugrekandaskírteini, við starfrækslu sem er ekki í ábataskyni og sértæka starfrækslu**
- a) Loftfar, sem er skráð í flugrekandaskírteini flugrekandans, má vera áfram skráð í skírteininu ef það er starfrækt við einhverjar af eftirfarandi aðstæðum:
 - 1) ef handhafi flugrekandaskírteinisins notar það sjálfur við sértæka starfrækslu í samræmi við VIII. viðauka (SPO-hluta),
 - 2) ef aðrir flugrekendur nota það við starfrækslu sem er ekki í ábataskyni eða við sértæka starfrækslu sem framkvæmd er í samræmi við VI. viðauka (NCC-hluta), VII. viðauka (NCO-hluta) eða VIII. viðauka (SPO-hluta), að því tilskildu að loftfarið sé notað í að hámarki 30 daga samfleytt.
 - b) Ef loftfarið er notað í samræmi við 2. lið a-liðar skal sá handhafi flugrekandaskírteinis sem leggur til loftfarið og sá flugrekandi sem notar loftfarið setja verklagsreglu:
 - 1) þar sem kemur skýrt fram hvaða flugrekandi er ábyrgur fyrir flugrekstrarstjórn hvers flugs og með lýsingu á því hvernig flugrekstrarstjórn flyst milli þeirra,
 - 2) með lýsingu á fyrirkomulaginu við afhendingu loftfarsins þegar því er skilað aftur til handhafa flugrekandaskírteinis.

Þetta fyrirkomulag skal vera í rekstrarhandbók allra flugrekanda eða í samningi milli handhafa flugrekandaskírteinisins og flugrekandans sem notar loftfarið í samræmi við 2. lið a-liðar. Handhafi flugrekandaskírteinisins skal gera sniðmát að slíkum samningi. Ákvæði liðar ORO.GEN.220 skulu gilda um skráhald fyrir þessa samninga.

Handhafi flugrekandaskírteinisins og flugrekandinn sem notar loftfarið í samræmi við 2. lið a-liðar skulu tryggja að hlutaðeigandi starfsfólk sé upplýst um þetta fyrirkomulag.
 - c) Handhafi flugrekandaskírteinisins skal leggja fyrirkomulagið, sem um getur í b-lið, fyrir lögbæra yfirvaldið til fyrirframsamþykkis.
- Handhafi flugrekandaskírteinisins skal komast að samkomulagi við lögbæra yfirvaldið um hvernig og hve oft eigi að veita yfirvaldinu upplýsingar um flutning á flugrekstrarstjórn í samræmi við c-lið ORO.GEN.130.
- d) Í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 1321/2014 skal fyrirtækið, sem ber ábyrgð á áframhaldandi lofthæfi loftfarsins sem skráð er í flugrekandaskírteininu, tryggja áframhaldandi lofthæfi loftfarsins, sem er notað í samræmi við a-lið.
 - e) Sá handhafi flugrekandaskírteinis sem leggur til loftfarið, í samræmi við a-lið, skal:

- 1) tilgreina í rekstrarhandbók sinni skrásetningarmerki loftfaranna sem eru lögð til og tegund starfrækslu sem þessi loftför eru notuð í,
 - 2) ávallt vera upplýstur um og halda skrár yfir hvern flugrekanda sem fer með flugrekstrarstjórn loftfarsins á hverjum tíma þar til loftfarinu er skilað aftur til handhafa flugrekandaskírteinisins,
 - 3) tryggja að ráðstafanir, sem hann hefur gert m.t.t. hættugreiningar, áhættumats og áhættumildunar, nái yfir alla starfrækslu sem þessi loftför eru notuð í.
- f) Að því er varðar starfrækslu í samræmi við VI. viðauka (NCC-hluta) og VIII. viðauka (SPO-hluta) skal flugrekandinn, sem notar loftfarið í samræmi við a-lið, tryggja að öll eftirfarandi skilyrði séu uppfyllt:
- 1) að allt flug sem er framkvæmt meðan hann fer með flugrekstrarstjórn sé skráð í tækniflugbók loftfarsins,
 - 2) að engar breytingar séu gerðar á kerfum eða útfærslu loftfarsins,
 - 3) að fyrirtækið sem annast stjórnun á áframhaldandi lofthæfi (CAMO-fyrirtæki) fyrir handhafa flugrekandaskírteinisins fái skýrslu um allar bilanir eða tæknilegar bilanir, sem eiga sér stað á meðan flugrekandinn fer með flugrekstrarstjórn loftfarsins,
 - 4) að handhafi flugrekandaskírteinisins fái afrit af öllum tilkynningum um atvik í tengslum við þau flug sem loftfarið var notað í, sem skulu fylltar út í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 376/2014 og framkvæmdareglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2015/1018 (*).
-
- (*) Framkvæmdareglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2015/1018 frá 29. júní 2015 um skrá þar sem flokkuð eru atvik í almenningsflugi sem falla undir tilkynningarskyldu samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 376/2014 (Stjtið. ESB L 163, 30.6.2015, bls.1).“
- g) Í stað c-liðar ORO.AOC.110 kemur eftirfarandi:
„Tekið á þjónustuleigu (e. wet lease-in)
- c) Umsækjandi um samþykki fyrir samningi um þjónustuleigu loftfars hjá flugrekanda frá þriðja landi skal sýna lögbæru yfirvaldi fram á að öll eftirfarandi skilyrði séu uppfyllt:
- 1) að flugrekandinn frá þriðja landi hafi gilt flugrekandaskírteini, sem er gefið út í samræmi við 6. viðauka Chicago-samningsins um alþjóðlegt almenningsflug,
 - 2) að öryggiskröfur flugrekandans frá þriðja landi varðandi áframhaldandi lofthæfi og flugrekstur, séu jafngildar viðeigandi kröfum sem settar eru fram í reglugerð (ESB) nr. 1321/2014 og í þessari reglugerð,
 - 3) að loftfarið sé með staðlað lofthæfivottorð, sem er gefið út í samræmi við 8. viðauka Chicago-samningsins um alþjóðlegt almenningsflug.“
- h) Í stað liðar ORO.AOC.125 kemur eftirfarandi:
„ORO.AOC.125 Starfræksla, sem er ekki í ábataskyni, sem handhafi flugrekandaskírteinis hefur með höndum með loftför sem eru skráð í flugrekandaskírteinið hans
- a) Handhafi flugrekandaskírteinisins má hafa með höndum starfrækslu, sem er ekki í ábataskyni, í samræmi við VI. viðauka (NCC-hluta) eða VII. viðauka (NCO-hluta), með loftför sem eru skráð í rekstrarforskriftirnar við flugrekandaskírteinið hans eða í rekstrarhandbókinni hans, að því tilskildu að hann lýsi slíkri starfrækslu í smáatriðum í rekstrarhandbókinni, þ.m.t. eftirfarandi:
- 1) tilgreini viðeigandi kröfur,
 - 2) lýsi mismun á verklagsreglum sem notaðar eru í flutningaflugi og við starfrækslu sem ekki er í ábataskyni,
 - 3) aðferð til að tryggja að allt starfsfólk, sem tekur þátt í starfrækslunni, sé vel kunnugt tengdum verklagsreglum.
- b) Handhafi flugrekandaskírteinis skal uppfylla kröfur:
- 1) VIII. viðauka (SPO-hluta) við framkvæmd reynsluflugs vegna viðhalds á flóknum, vélknúnum loftförum,
 - 2) VII. viðauka (NCO-hluta) við framkvæmd reynsluflugs vegna viðhalds á loftförum, öðrum en flóknum, vélknúnum loftförum.
- c) Ekki er gerð krafa um að handhafi flugrekandaskírteinis, sem hefur með höndum starfrækslu sem um getur í a- og b-lið, leggi fram yfirlýsingu í samræmi við þennan viðauka.
- d) Handhafi flugrekandaskírteinisins skal tilgreina tegund flugs, eins og það er skráð er í rekstrarhandbók hans, í flugtengd gögn (leiðarflugáætlun, hleðsluskra og önnur jafngild gögn).“
- i) Í stað a-liðar í ORO.AOC.135 kemur eftirfarandi:
„a) Í samræmi við b-lið ORO.GEN.210 skal flugrekandinn tilfærna einstaklinga til að hafa umsjón með stjórnun og eftirliti á eftirfarandi sviðum:
- 1) flugrekstri,
 - 2) þjálfun flugverja,
 - 3) rekstri á jörðu niðri,

- 4) áframhaldandi lofthæfi eða sammings um stjórnun á áframhaldandi lofthæfi í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 1321/2014, eftir því sem við á.“
- j) Í stað c-liðar ORO.SPO.100 kemur eftirfarandi:
- „c) Flugrekandi, sem stundar sérstaka starfrækslu í ábataskyni, skal fá fyrirframsamþykki lögbærs yfirvalds og uppfylla eftirfarandi skilyrði:
- 1) í tengslum við þjónustuleigu loftfars hjá flugrekanda frá þriðja landi:
 - i. að öryggiskröfur flugrekanda frá þriðja landi varðandi áframhaldandi lofthæfi og flugrekstur, eru jafngildar viðeigandi kröfum sem settar eru fram í reglugerð (ESB) nr. 1321/2014 (*) og í þessari reglugerð,
 - ii. að loftfar flugrekanda frá þriðja landi sé með staðlað lofthæfivottorð, sem er gefið út í samræmi við 8. viðauka Chicago-sammingsins um alþjóðlegt almenningssflug,
 - iii. að þjónustuleigan vari ekki lengur en í sjö mánuði á tólf mánaða samfelldu tímabili,
 - 2) í tengslum við tómaleigu loftfars sem er skráð í þriðja landi:
 - i. að sýnt hafi verið fram á rekstrarþörf, sem ekki er unnt að fullnægja með leigu á loftfari sem skráð er í Sambandinu,
 - ii. að tómaleigan vari ekki lengur en í sjö mánuði á tólf mánaða samfelldu tímabili,
 - iii. að öryggiskröfur sem gerðar eru til loftfars frá þriðja landi hvað varðar áframhaldandi lofthæfi séu jafngildar viðeigandi kröfum sem settar eru fram í reglugerð (ESB) nr. 1321/2014,
 - iv. að loftfarið sé búið tækjum í samræmi við VIII. viðauka (SPO-hluta).

(*) Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1321/2014 frá 26. nóvember 2014 um áframhaldandi lofthæfi loftfara og annarra framleiðsluvara, hluta og búnaðar til flugs og um samþykki fyrir fyrirtækjum og starfsfólki á þessu sviði (Stjtið. ESB L 362, 17.12.2014, bls. 1).“

- k) Í stað liðar ORO.CC.100 kemur eftirfarandi:
- „ORO.CC.100 Fjöldi í þjónustuáhöfn og samsetning hennar**
- a) Við starfrækslu loftfars með hámarksfjölda farþegasæta í sætafyrirkomulagi við starfrækslu fyrir fleiri en níttján skal a.m.k. einn öryggis- og þjónustuliði vera starfandi, ef verið er að flytja einn farþega eða fleiri.
 - b) Í þeim tilgangi að uppfylla ákvæði a-liðar skal lágmarksfjöldi öryggis- og þjónustuliða vera meiri en eftirfarandi:
 - 1) sá fjöldi öryggis- og þjónustuliða sem ákveðinn er í vottunarferli loftfarsins, í samræmi við viðeigandi vottunarforskriftir, að því er varðar þá tilhögun sem flugrekandi notast við fyrir farþegarými loftfarsins,
 - 2) hafi fjöldinn, sem tilgreindur er í 1. lið, ekki verið ákveðinn, sá fjöldi öryggis- og þjónustuliða sem ákveðinn er í vottunarferli fyrir hámarksfjölda í vottuðu sætafyrirkomulagi (MCPSC) sem minnkar um einn fyrir hver 50 farþegasæti, í því fyrirkomulagi sem flugrekandi notast við fyrir farþegarýmið og er undir vottuðu hámarkssætarými, sem á að starfrækja.
 - 3) einn öryggis- og þjónustuliði fyrir hver 50 farþegasæti eða brot af þeirri tölu sem eru á sama þilfari í loftfarinu sem á að starfrækja.
 - c) Í flugi með fleiri en einn öryggis- og þjónustuliða skal flugrekandinn tilnefna einn öryggis- og þjónustuliða sem á að vera ábyrgur gagnvart flugstjóranum.
 - d) Þrátt fyrir ákvæði a-liðar er leyfilegt að starfrækja loftfar sem er með hámarksfjölda farþegasæta í sætafyrirkomulagi við starfrækslu fyrir fleiri en níttján og starfrækslan er ekki í ábataskyni án þess að hafa starfandi öryggis- og þjónustuliða um borð, með fyrirvara um fyrirframsamþykki lögbæra yfirvaldsins. Til að hljóta samþykkið skal flugrekandinn tryggja að öll eftirfarandi skilyrði séu uppfyllt:
 - 1) að það séu að hámarki 19 farþegar um borð,
 - 2) að flugrekandinn hafi þróað verklagsreglur fyrir viðkomandi starfrækslu.“
- l) Í stað liðar ORO.CC.205 kemur eftirfarandi:
- „ORO.CC.205 Fækkun öryggis- og þjónustuliða við rekstur á jörðu niðri og við ófyrirséðar aðstæður**
- a) Þegar farþegar eru um borð í loftfari skal sá lágmarksfjöldi öryggis- og þjónustuliða, sem gerð er krafa um í samræmi við ORO.CC.100, vera staðsettur í loftfarinu og reidubúinn til starfa.
 - b) Þrátt fyrir ákvæði a-liðar má draga úr lágmarksfjölda öryggis- og þjónustuliða í eftirfarandi tilvikum:
 - 1) við hefðbundinn rekstur á jörðu niðri sem felur ekki í sér áfyllingu eða losun eldsneytis þegar loftfarið er í loftfarastæði,
 - 2) við ófyrirséðar aðstæður ef farþegum, sem á að flytja, er fækkað; í slíku tilviki skal lögbæra yfirvaldið fá skýrslu um málið að fluginu loknu,
 - 3) í þeim tilgangi að veita hvíld meðan á farflugi stendur, annaðhvort í samræmi við e-lið ORO.FTL.205 eða sem ráðstöfun flugrekanda í því skyni að draga úr þreytu.
 - c) Að því er varðar 1. og 2. lið. b-liðar skulu verklagsreglur í rekstrarhandbók flugrekandans tryggja:

- 1) að sambærilegu öryggisstigi sé náð með færri öryggis- og þjónustuliðum, einkum varðandi rýmingu farþega-rýmis,
 - 2) að fyrsti öryggis- og þjónustuliði sé viðstaddur í samræmi við ORO.CC.200 þrátt fyrir fækkun öryggis- og þjónustuliða,
 - 3) að krafist sé viðveru eins öryggis- og þjónustuliða fyrir hver 50 farþegasæti, eða brot af þeirri tölu, sem eru á sama þilfari loftfarsins,
 - 4) að ef um er að ræða hefðbundinn rekstur á jörðu niðri með loftförum, sem krafist er að séu starfrækt með fleiri en einum öryggis- og þjónustuliða, skuli talan, sem kveðið er á um í 3. lið, hækkuð þannig að fyrir hverja samstæðu af neyðarútgöngum í gólfhæð sé einn öryggis- og þjónustuliði.
- d) Að því er varðar 3. lið b-liðar skal flugrekandinn:
- 1) framkvæma áhættumat til ákvarða hve margir öryggis- og þjónustuliðar skuli viðstaddir og ávallt reiðubúnir til starfa meðan á farflugi stendur,
 - 2) ákvarða ráðstafanir til að milda áhrif sökum þess að færri öryggis- og þjónustuliðar eru viðstaddir og reiðubúnir til starfa meðan á farflugi stendur,
 - 3) tilgreina í rekstrarhandbókinni sértækar verklagsreglur, þ.m.t. að því er varðar hvíld fyrsta öryggis- og þjónustuliða meðan á flugi stendur, sem tryggja ávallt viðeigandi meðhöndlun farþega og skilvirka stjórnun við allar óvenjulegar aðstæður eða við neyðaraðstæður,
 - 4) tilgreina í áætlunum um flugtímaforskriftir, í samræmi við ORO.FTL.125, við hvaða aðstæður megi veita öryggis- og þjónustuliðum hvíld meðan á flugi stendur.“
- m) Í stað I. viðbætis kemur eftirfarandi:

„I. viðbætur

YFIRLÝSING					
í samræmi við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012 um flugrekstur					
Flugrekandi					
Heiti: Staðurinn þar sem flugrekandi hefur höfuðstöðvar sínar eða, ef flugrekandinn hefur engar höfuðstöðvar, staðurinn þar sem flugrekandi hefur staðfestu eða búsetu og staðurinn þaðan sem rekstrinum er stjórnað: Nafn og samskiptaupplýsingar ábyrgðarmanns:					
Starfræksla loftfara					
Upphafsdagur starfrækslu eða gildistökudagur breytingar:					
Upplýsingar um loftfar, starfrækslu og fyrirtæki sem annast stjórnun á áframhaldandi loft hæfi ⁽¹⁾ :					
Raðnúmer framleiðanda loftfars	Tegund loftfars	Einkennisstafir loftfars ⁽²⁾	Höfuðstöðvar	Tegund eða tegundir starfrækslu ⁽³⁾	Fyrirtæki sem ber ábyrgð á stjórnun á áframhaldandi loft hæfi ⁽⁴⁾
Eftir atvikum, upplýsingar um samþykki sem honum hafa verið veitt (sérstök samþykki skulu fylgja með, þ.m.t. sérstök samþykki sem þriðja land veitir, ef við á).					
Eftir atvikum, upplýsingar um leyfi til sérstakrar starfrækslu (leyfin skulu fylgja með, ef við á).					
Eftir atvikum, skrá yfir aðrar aðferðir til að uppfylla kröfur með tilvísanir í tilheyrandi viðurkenndar aðferðir sem þær koma í staðinn fyrir (aðrar aðferðir til að uppfylla kröfur (AltMoC) skulu fylgja með)					
Yfirlýsingar					
<input type="checkbox"/> Flugrekandinn uppfyllir og mun halda áfram að uppfylla grunnkröfurnar, sem settar eru fram í V. viðauka við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/1139 og kröfurnar í reglugerð (ESB) nr. 965/2012. <input type="checkbox"/> Gögn stjórnunarkerfis, þ.m.t. rekstrarhandbókin, uppfylla kröfur III. viðauka (ORO-hluta), V. viðauka (SPA-hluta), VI. viðauka (NCC-hluta) eða VIII. viðauka (SPO-hluta) við reglugerð (ESB) nr. 965/2012 og öll flug munu fara fram í samræmi við ákvæði rekstrarhandbókarinnar eins og krafist er í b-lið liðar ORO.GEN.110 í III. viðauka við þá reglugerð.					

<input type="checkbox"/> Öll loftför, sem starfrækt eru, hafa gilt lofthæfivottorð í samræmi við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 748/2012 eða uppfylla sértækar lofthæfikerðir sem gilda um loftför sem eru skráð í þriðja landi og falla undir leigusamning.
<input type="checkbox"/> Allir fluglíðar eru handhafar skírteinis í samræmi við I. viðauka við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1178/2011, eins og krafist í c-lið líðar ORO.FC.100 í III. viðauka við reglugerð (ESB) nr. 965/2012, og öryggis- og þjónustuliðar, eftir því sem við á, hafa hlotið þjálfun í samræmi við CC-kafla í III. viðauka við reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
<input type="checkbox"/> (Ef við á) Flugrekandi hefur komið í framkvæmd staðli, sem er viðurkenndur innan iðnaðarins, og sýnt fram á að hann fari að þessum staðli. Tilvísun í staðalinn: Vottunaraðili: Dagsetning síðustu úttektar á samræmi:
<input type="checkbox"/> Flugrekandi mun tilkynna lögbæru yfirvaldi um hvers konar breytingar á aðstæðum sem hafa áhrif á hvort að farið sé að grunnkröfunum sem settar eru fram í V. viðauka við reglugerð (ESB) 2018/1139 og að kröfum reglugerðar (ESB) nr. 965/2012, eins og þær eru tilkynntar lögbæru yfirvaldi með þessari yfirlýsingu, og um allar breytingar á upplýsingum og skráum yfir aðrar aðferðir til að uppfylla kröfur sem er að finna í og fylgja með þessari yfirlýsingu, eins og krafist er í a-lið líðar ORO.GEN.120 í III. viðauka við reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
<input type="checkbox"/> Flugrekandi staðfestir að upplýsingarnar, sem fram koma í þessari yfirlýsingu, séu réttar.
Dagsetning, nafn og undirskrift ábyrgðarmanns
(¹) Ef ekki er nægilegt rými til að skrá upplýsingarnar í yfirlýsingunni, skulu þær skráðar í sérstökum viðauka. Viðaukinn skal dagsettur og undirritaður. (²) Ef loftfarið er einnig skráð á handhafa flugrekandaskírteinis, tilgreinið númer flugrekandaskírteinis handhafans. (³) „Tegund eða tegundir starfrækslu“ vísar til tegundar starfrækslu loftfarsins, t.d. starfræksla sem er ekki í ábataskyni eða sérstök starfræksla á borð við flug vegna ljósmyndunar úr lofti, auglýsingaflug, flug fyrir fréttamiðla, flug fyrir sjónvarp eða kvikmyndir, fallhlífartökkflug, fallhlífartökk eða reynsluflug vegna viðhalds. (⁴) Í upplýsingum um fyrirtækið sem ber ábyrgð á stjórnun á áframhaldandi lofthæfi loftfarsins kemur fram nafn fyrirtækisins, heimilisfang og tilvísunarnúmer samþykkis.“

4) Ákvæðum IV. viðauka (CAT-hluta) er breytt sem hér segir:

a) Lið CAT.GEN.MPA.105 er breytt sem hér segir:

i. Ákvæðum a-liðar er breytt sem hér segir:

— Í stað 12. og 13. liðar kemur eftirfarandi:

„12) tryggja að fyrirflugsskoðun hafi farið fram í samræmi við kröfur I. viðauka (M-hluta) við reglugerð (ESB) nr. 1321/2014,

13) vera fullviss um að viðeigandi neyðarbúnaður sé ávallt aðgengilegur fyrirvaralaust.“

— Eftirfarandi 14. liður bætist við:

„14) skrá notkunargögn og allar bilanir loftfarsins, sem vitað er um eða sem grunur leikur á um að séu til staðar, í tækniflugbók loftfarsins eða leiðarflugbók þess eftir að flugi er lokið.“

ii. Eftirfarandi e-liður bætist við:

„e) Flugstjórinn skal tilkynna viðeigandi flugumferðarþjónustudeild, svo fljótt sem auðið er, um hvers kyns hættuleg veður- eða flugskilryði sem eru líkleg til að hafa áhrif á öryggi annarra loftfara.“

b) Í stað CAT.GEN.MPA.150 kemur eftirfarandi:

„CAT.GEN.MPA.150 **Nauðlending á vatni — flugvélar**

Flugrekandi skal aðeins starfrækja flugvél með sætafyrirkomulagi fyrir fleiri en 30 í flugi yfir sjó eða vötnum þar sem fjarlægð frá landi, þar sem hægt væri að nauðlenda, nemur meira en 120 mínútum á farflugshraða eða 400 sjómílum, hvort heldur er skemmra, ef flugvélin uppfyllir ákvæði gildandi vottunarforskriftar eða -forskrifta um nauðlendingu á vatni.“

c) Í stað 10. liðar a-liðar CAT.GEN.MPA.180 kemur eftirfarandi:

„10) tækniflugbók loftfars, í samræmi við I. viðauka (M-hluta) við reglugerð (ESB) nr. 1321/2014,“.

d) Í stað CAT.GEN.MPA.210 kemur eftirfarandi:

„CAT.GEN.MPA.210 **Staðsetning loftfars í nauð — Flugvélar**

Eftirfarandi flugvélar skulu búnar sterkbyggðum og sjálfvirkum búnaði til að ákvarða nákvæmlega staðsetninguna þar sem flugi lýkur þegar flugvélin á hlut að slysi þar sem hún verður fyrir alvarlegum skemmdum:

- 1) allar flugvélar með skráðan hámarksflugtaks massa yfir 27 000 kg, hámarksfjölda farþegasæta í sætafyrirkomulagi við starfrækslu fyrir fleiri en 19 og með sérstakt lofthæfivottorð sem gefið var út í fyrsta sinn 1. janúar 2023 eða síðar,
- 2) allar flugvélar með skráðan hámarksflugtaks massa yfir 45 500 kg og með sérstakt lofthæfivottorð sem gefið var út í fyrsta sinn 1. janúar 2023 eða síðar.“

- e) Í stað b-liðar í CAT.OP.MPA.170 kemur eftirfarandi:
 „b) fái í hendur spjald með öryggisleiðbeiningum þar sem leiðbeint er í myndum um notkun öryggis- og neyðarbúnaðar og neyðarútganga sem líklegt er að farþegar noti.“

- f) Í stað liðar CAT.OP.MPA.320 kemur eftirfarandi:

„CAT.OP.MPA.320 Flugvélaflokkar

- a) Flugvélaflokkar skulu byggjast á sýndum flughraða yfir þröskuldi (V_{AT}) sem er jafn ofrishaða með flapa í landingarham (V_{SO}), sem er margfaldaður með 1,3 eða ofrishaða sem miðast við 1G (V_{SIG}), margfaldað með 1,23 í landingarham við skráðan hámarkslandingamassa. Ef bæði V_{SO} - og V_{SIG} -ofrishaðar eru fyrir hendi skal nota þann hraða sem gefur hærri flughraða yfir þröskuldi (V_{AT}).
- b) Notast skal við flugvélaflokkana sem tilgreindir eru í töflunni hér á eftir.

Tafla 1: Flugvélaflokkar sem samsvara V_{AT} -gildum

Flugvélaflokkur	V_{AT}
A	Mínna en 91 hnútur
B	Frá 91–120 hnúta
C	Frá 121–140 hnúta
D	Frá 141–165 hnúta
E	Frá 166–210 hnúta

- c) Landingarhamur, sem taka á tillit til, skal tilgreindur í rekstrarhandbókinni.
- d) Flugrekandi má nota lægri landingarmassa við ákvörðun á flughraða yfir þröskuldi (V_{AT}) ef lögbært yfirvald samþykkir það. Slíkur lægri landingarmassi skal vera varanlegt gildi, óháð breytilegum aðstæðum í daglegum rekstri.“
- g) Í stað b-liðar í CAT.IDE.A.100 kemur eftirfarandi:
 „b) Mælitæki og búnaður, sem ekki er krafist samkvæmt þessum viðauka (CAT-hluta), sem og annar búnaður, sem ekki er krafist samkvæmt þessari reglugerð, en eru um borð í flugi, skulu uppfylla eftirfarandi kröfur:
 1) upplýsingarnar, sem fengnar eru frá þessum mælitækjum, búnaði eða aukahlutum, skulu ekki notaðar af flugliðum í því skyni að uppfylla kröfur I. viðauka við reglugerð (ESB) 2018/1139 eða lið CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 og CAT.IDE.A.345 í þessum viðauka,
 2) mælitækin og búnaðurinn skulu ekki hafa áhrif á loftþæfi flugvélarinnar jafnvel þótt um sé að ræða bilanir eða ólag.“
- h) Í stað b-liðar í CAT.IDE.A.105 kemur eftirfarandi:
 „b) flugrekandinn hafi samþykki lögbærs yfirvalds til þess að starfrækja flugvélinu innan marka grunnlistans yfir lágmarksbúnað (MMEL) í samræmi við j-lið ORO.MLR.105 í III. viðauka.“
- i) Lið CAT.IDE.A.125 er breytt sem hér segir:
 i. Í stað iii. liðar 1. liðar a-liðar kemur eftirfarandi:
 „iii. loftþrýstingshæð.“
 ii. Í stað 1. liðar b-liðar kemur eftirfarandi:
 „1) loftþrýstingshæð.“
- j) Lið CAT.IDE.A.130 er breytt sem hér segir:
 i. Í stað b-liðar kemur eftirfarandi:
 „b) Tvö tæki til að mæla og sýna loftþrýstingshæð.“
 ii. Í stað 1. liðar h-liðar kemur eftirfarandi:
 „1) loftþrýstingshæð.“
- k) Lið CAT.IDE.A.205 er breytt sem hér segir:
 i. Í stað 3. liðar a-liðar kemur eftirfarandi:
 „3) sætisbelti með festibúnaði fyrir efri hluta bols fyrir hvert farþegasæti og festingar fyrir hvert legurúm ef um er að ræða flugvélar, sem eru með skráðan hámarksflugtaksmassa sem nemur 5700 kg eða minna og með hámarksfjöldu farþegasæta í sætafyrirkomulagi við starfrækslu fyrir níu eða færri sem og með sérstakt loftþæfivottorð sem gefið var út í fyrsta sinn 8. apríl 2015 eða síðar.“
 ii. Í stað 3. liðar b-liðar kemur eftirfarandi:
 „3) á sætum flugliða og í öllum sætum hjá flugmannssætinu skal annaðhvort hafa:

- i. tvær ólar fyrir axlir og sætisbelti, sem nota má hvort í sínu lagi, eða
- ii. skálíggjandi axlaról og sætisbelti, sem nota má hvort í sínu lagi, í eftirfarandi flugvélum:
 - A) flugvélum með skráðan hámarksflugtaksmassa sem er 5700 kg eða minni og með hámarksfjölda farþegasæta í sætafyrirkomulagi við starfrækslu fyrir níu eða færri, sem uppfylla hreyfifræðileg skilyrði fyrir nauðlendingar, sem skilgreind eru í viðeigandi vottunarforskrift,
 - B) flugvélum með skráðan hámarksflugtaksmassa sem er 5700 kg eða minni og með hámarksfjölda farþegasæta í sætafyrirkomulagi við starfrækslu fyrir níu eða færri, sem uppfylla ekki hreyfifræðileg skilyrði fyrir nauðlendingar, sem skilgreind eru í viðeigandi vottunarforskrift, og sem hafa sérstakt lofthæfivottorð sem gefið var út í fyrsta sinn fyrir 28. október 2014,
 - C) flugvélum sem eru vottaðar í samræmi við CS-VLA (e. *Certification Specification for Very Light Aircraft*) eða sambærilega forskrift og CS-LSA (e. *Certification Specifications for Light Sport Aeroplanes*) eða sambærilega forskrift.“
- l) Í stað d-liðar CAT.IDE.A.245 kemur eftirfarandi:
 - „d) Flugvélar skulu hafa beranlegar öndunarhlífar til viðbótar sem skulu geymdar nálægt handslökkvitækinu, sem um getur í b- og c-lið liðar CAT.IDE.A.250, eða nálægt dyrum farmrýmisins, ef handslökkvitækið hefur verið sett upp í farmrýminu.“
- m) Í stað c- og d-liðar CAT.IDE.A.275 kemur eftirfarandi:
 - „c) Að því er varðar flugvélar með hámarksfjölda farþegasæta í sætafyrirkomulagi við starfrækslu fyrir 19 eða færri, sem eru vottaðar á grundvelli vottunarforskriftar Flugöryggisstofnunarinnar, skal búnaðurinn til neyðarlýsingar, sem um getur í a-lið, fela í sér búnaðinn sem um getur í 1., 2. og 3. lið b-liðar.
 - d) Að því er varðar flugvélar með hámarksfjölda farþegasæta í sætafyrirkomulagi við starfrækslu fyrir 19 eða færri, sem eru ekki vottaðar á grundvelli vottunarforskriftar Flugöryggisstofnunarinnar, skal búnaðurinn til neyðarlýsingar, sem um getur í a-lið, fela í sér búnaðinn sem um getur í 1. lið b-liðar.“
- n) Í stað c-liðar CAT.IDE.A.285 kemur eftirfarandi:
 - „c) Lagarflugvélar, sem flogið er yfir hafi eða vatni, skulu búnar eftirfarandi:
 - 1) rekakkeri og öðrum búnaði sem nauðsynlegur er til að auðveldara sé að leggja lagarflugvélinni við legufæri eða við akkeri eða að stýra henni á vatni, með hliðsjón af stærð hennar, massa og stjórnunareiginleikum,
 - 2) tæki til að gefa frá sér hljóðmerki, sem kveðið er á um í alþjóðareglum til að koma í veg fyrir árekstra á sjó, þegar það á við.“
- o) Í stað c-liðar CAT.IDE.A.345 kemur eftirfarandi:
 - „c) Þrátt fyrir b-lið skulu flugvélar á stuttum flugleiðum innan NAT HLA-loftrýmisins (e. *North Atlantic high-level airspace*), sem fljúga ekki yfir Norður-Atlantshafið, búnar a.m.k. einu langdrægu fjarskiptakerfi (HF-kerfi), ef aðrar verklagsreglur um fjarskipti hafa verið gefnar út fyrir viðkomandi loftrými.“
- p) Lið CAT.IDE.H.100 er breytt sem hér segir:
 - i. Í stað a-liðar kemur eftirfarandi:
 - „a) Mælitæki og búnaður, sem krafist er samkvæmt þessum kafla, skulu viðurkennd í samræmi við viðeigandi kröfur um lofthæfi, nema eftirfarandi atriði:
 - 1) vasaljós,
 - 2) nákvæm klukka,
 - 3) kortahaldari,
 - 4) sjúkrakassi,
 - 5) gjallarhorn,
 - 6) búnaður til að lifa af og merkjabúnaður,
 - 7) rekakkeri og búnaður til að liggja við legufæri,
 - 8) festibúnaður fyrir börn.“
 - ii. Í stað b-liðar kemur eftirfarandi:
 - „b) Mælitæki og búnaður, sem ekki er krafist samkvæmt þessum viðauka (CAT-hluta), sem og annar búnaður, sem ekki er krafist samkvæmt þessari reglugerð, en eru um borð í flugi, skulu uppfylla eftirfarandi kröfur:
 - 1) upplýsingarnar, sem fengnar eru frá þessum mælitækjum, búnaði eða aukahlutum, skulu ekki notaðar af flugliðum í því skyni að uppfylla kröfur I. viðauka við reglugerð (ESB) 2018/1139 eða lið CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 og CAT.IDE.H.345 í þessum viðauka,
 - 2) mælitæki og búnaður skulu ekki hafa áhrif á lofthæfi þyrlunnar, jafnvel þótt um sé að ræða bilanir eða ólag.“
- q) Í stað b-liðar í CAT.IDE.H.105 kemur eftirfarandi:

- „b) flugrekandinn hafi samþykki lögbæra yfirvaldsins til þess að starfrækja þyrluna innan marka grunnlistans yfir lágmarksbúnað (MMEL) Í samræmi við j-lið ORO.MLR.105 í III. viðauka.“
- r) Lið CAT.IDE.H.125 er breytt sem hér segir:
- i. Í stað iii. liðar 1. liðar a-liðar kemur eftirfarandi:

„iii. loftþrýstingshæð,“.
 - ii. Í stað 1. liðar b-liðar kemur eftirfarandi:

„1) loftþrýstingshæð,“.
- s) Lið CAT.IDE.H.130 er breytt sem hér segir:
- i. Í stað b-liðar kemur eftirfarandi:

„b) Tvö tæki til að mæla og sýna loftþrýstingshæð. Að því er varðar starfrækslu í einstjórnarumhverfi samkvæmt sjónflugsglum að nóttu til getur ratsjánhæðarmælir komið í staðinn fyrir einn þrýstingshæðarmæli.“
 - ii. Í stað 1. liðar h-liðar kemur eftirfarandi:

„1) loftþrýstingshæð,“.
- t) Í stað a-liðar í CAT.IDE.H.315 kemur eftirfarandi:
- „a) rekakeri og annan búnað sem nauðsynlegur er til að auðveldara sé að leggja þyrlunni við legufæri eða akkeri eða stýra þyrlunni á vatni, með hliðsjón af stærð, massa og stjórnunareiginleikum þyrlunnar, og“.
- u) Í stað liðar CAT.IDE.H.320 kemur eftirfarandi:
- „CAT.IDE.H.320 Allar þyrlur sem fljúga yfir vatni — nauðlending á vatni**
- a) Þyrlur skulu hannaðar til að lenda á vatni, eða hafa vottorð til að nauðlenda á vatni í samræmi við viðkomandi vottunarforskrift, þegar þær eru starfræktar í afkastagetuflokki 1 eða 2 í flugi yfir hafi eða vatni í ótryggu umhverfi í fjarlægð frá landi sem er meiri en sem svarar 10 mínútna flugi á eðlilegum farflugshraða.
 - b) Þyrlur skulu hannaðar til að lenda á vatni eða hafa vottorð til að nauðlenda á vatni í samræmi við viðkomandi vottunarforskrift eða hafa neyðarflotbúnað þegar þær eru starfræktar:
 - 1) í afkastagetuflokki 1 eða 2 í flugi yfir vatni eða hafi í öruggu umhverfi, í fjarlægð frá landi sem er meiri en sem svarar 10 mínútna flugi á eðlilegum farflugshraða,
 - 2) í afkastagetuflokki 2, þegar þær hefja sig á loft eða lenda yfir vatni eða hafi, nema ef um er að ræða HEMS-flug, þar sem landing eða flugtak á starfrækslusvæði fyrir HEMS-flug, sem staðsett er í þéttbýli, fer fram yfir vatni til að draga úr áhættu,
 - 3) í afkastagetuflokki 3 í flugi yfir vatni eða hafi sem er lengra en örugg nauðlendingarvegalengd frá landi.“
- 5) Ákvæðum V. viðauka (SPA-hluta) er breytt sem hér segir:
- a) Í stað liðar SPA.GEN.100 kemur eftirfarandi:

„SPA.GEN.100 Lögbært yfirvald

 - a) Lögbært yfirvald sem sér um útgáfu á sérstöku samþykki skal vera:
 - 1) hvað varðar flugrekanda, sem stundar starfrækslu í ábataskyni: yfirvald aðildarríkisins þar sem flugrekandinn hefur höfuðstöðvar sínar,
 - 2) hvað varðar flugrekanda, sem stundar starfrækslu sem er ekki í ábataskyni: yfirvald ríkisins þar sem flugrekandinn hefur höfuðstöðvar sínar, staðfestu eða búsetu.
 - b) Þrátt fyrir 2. lið a-liðar gilda viðeigandi kröfur þessa viðauka um samþykki fyrir eftirfarandi tegundir starfrækslu ekki um flugrekendur sem stunda starfrækslu, sem er ekki í ábataskyni, með loftför sem eru skráð í þriðja landi, ef slík samþykki eru gefin út af skráningarríki sem er þriðja land:
 - 1) hæfisbundin leiðsaga (PBN),
 - 2) lágmarkskröfur um nákvæmni í flugleiðsögu (MNPS),
 - 3) loftrými með minnkuðum lágmarkshæðaraðskilnaði (RVSM),
 - 4) starfræksla í lélegu skyggni (LVO).“
 - b) Í stað e-liðar í SPA.DG.110 kemur eftirfarandi:

„e) tryggja að afriti af þeim upplýsingum sem flugstjóra var afhent sé haldið eftir á jörðu niðri og að auðvelt sé fyrir flugumsjónarmann eða tilnefnt starfsfólk á jörðu niðri sem ber ábyrgð á þeirra hluta flugrekstursins, að nálgast þetta afrit, eða upplýsingarnar í því, þangað til að fluginu, sem upplýsingarnar eiga við, er lokið.“
 - c) Í stað b-liðar í SPA.NVIS.110 kemur eftirfarandi:

„b) *Ratsjánhæðarmælir.* Þyrlan skal búin ratsjánhæðarmæli sem getur gefið frá sér viðvörunarhljóðmerki undir forstilltri hæð og viðvörunarhljóðmerki og -ljós í hæð sem flugmaður getur valið, sem skal tafarlaust greinanlegur á öllum stigum NVIS-flugs.“
 - d) Í stað liðar SPA.HHO.110 kemur eftirfarandi:

„SPA.HHO.110 Kröfur um búnað fyrir hífingar á þyrlu

- a) Fyrir uppsetningu á öllum hífingarbúnaði í þyrlu, öðrum en einföldum fólksflutningsbúnaði, þ.m.t. öllum fjarskipta-búnaði til að uppfylla kröfur liðar SPA.HHO.115 og allar síðari breytingar, skal lofthæfivottun, sem samsvarar fyrir-hugaðri notkun, vera til staðar. Aukabúnaður skal hannaður og prófaður samkvæmt viðeigandi stöðlum eins og lögbært yfirvald gerir kröfu um.
- b) Flugrekandi skal gefa út fyrirsmáli um viðhald á HHO-búnaði og -kerfum í samráði við framleiðanda og setja þau inn í viðhaldsáætlun flugrekanda fyrir þyrlu, eins og kveðið er á um í reglugerð (ESB) nr. 1321/2014.“
- 6) Ákvæðum VI. viðauka (NCC-hluta) er breytt sem hér segir:
- a) Í stað liðar NCC.GEN.100 kemur eftirfarandi:
- „NCC.GEN.100 Lögbært yfirvald**
- Lögbært yfirvald skal vera það yfirvald sem aðildarríkið, þar sem flugrekandi hefur höfuðstöðvar sínar, staðfestu eða búsetu, tilnefnir.“
- b) Eftirfarandi liður NCC.GEN.101 bætist við:
- „NCC.GEN.101 Viðbótarkröfur fyrir flugþjálfunarfyrirtæki**
- Samþykkt þjálfunarfyrirtæki sem krafist er að uppfylli ákvæði þessa viðauka skulu einnig uppfylla ákvæði liðar ORO.GEN.310 í III. viðauka, eftir því sem við á.“
- c) Í stað c-liðar NCC.IDE.A.100 kemur eftirfarandi:
- „c) Mælitæki og búnaður eða aukahlutir, sem ekki er krafist samkvæmt þessum viðauka, sem og annar búnaður, sem ekki er krafist samkvæmt þessari reglugerð en eru um borð í flugi, skulu uppfylla eftirfarandi kröfur:
- 1) upplýsingarnar, sem fengnar eru frá þessum mælitækjum, búnaði eða aukahlutum, skulu ekki notaðar af flugliðum í því skyni að uppfylla kröfur II. viðauka við reglugerð (ESB) 2018/1139 eða NCC.IDE.A.245 og NCC.IDE.A.250 í þessum viðauka,
 - 2) mælitækin og búnaðurinn skulu ekki hafa áhrif á lofthæfi flugvélarinnar jafnvel þótt um sé að ræða bilanir eða ólag.“
- d) Í stað b-liðar í NCC.IDE.A.105 kemur eftirfarandi:
- „b) flugrekandinn hafi samþykki lögbæra yfirvaldsins til þess að starfrækja flugvélinna innan marka grunnlistans yfir lágmarksbúnað (MMEL) í samræmi við j-lið ORO.MLR.105 í III. viðauka, eða“.
- e) Lið NCC.IDE.A.120 er breytt sem hér segir:
- i. Í stað 3. liðar a-liðar kemur eftirfarandi:

„3) lofþrýstingshæð.“
 - ii. Í stað 1. liðar c-liðar kemur eftirfarandi:

„1) lofþrýstingshæð.“
- f) Lið NCC.IDE.A.125 er breytt sem hér segir:
- i. Í stað 3. liðar a-liðar kemur eftirfarandi:

„3) lofþrýstingshæð.“
 - ii. Í stað 1. liðar c-liðar kemur eftirfarandi:

„1) lofþrýstingshæð.“
 - iii. Í stað h-liðar kemur eftirfarandi:

„h) neyðaraflgjafa, sem er óháður aðalrafkerfinu, í þeim tilgangi að starfrækja og lýsa upp sjónbaugskerfi í a.m.k. 30 mínútur. Neyðaraflgjafinn skal fara í gang sjálfkrafa þegar allsherjarbilun verður í aðalrafkerfinu og það skal koma skýrt fram á mælinum eða mælaborðinu að sjónbaugurinn gangi fyrir neyðarafl.“
- g) Í stað b-liðar í NCC.IDE.A.180 kemur eftirfarandi:
- „b) Sætisbelti með festibúnaði fyrir efri hluta bols skal:
- 1) vera hægt að losa með einu átaki,
 - 2) hafa tvær ólar fyrir axlir og sætisbelti, sem nota má hvort í sínu lagi í sætum fyrir lágmarksfjölda flugliða sem skylt er að hafa um borð,
 - 3) á sætum flugliða og í öllum sætum hjá flugmannssætinu, annaðhvort hafa:
 - i. tvær ólar fyrir axlir og sætisbelti, sem nota má hvort í sínu lagi, eða
 - ii. skálleggjandi axlaról og sætisbelti, sem nota má hvort í sínu lagi, í eftirfarandi flugvélum:
 - A) flugvélum með skráðan hámarksflugtaksmassa sem er 5700 kg eða minni og með hámarksfjölda farþegasæta í sætafyrirkomulagi við starfrækslu fyrir níu eða færri, sem uppfylla hreyfifræðileg skilyrði fyrir nauðlendingar, sem skilgreind eru í viðeigandi vottunarforskrift,

- B) flugvélum með skráðan hámarksflugtaks massa sem er 5700 kg eða minni og með hámarksfjölda farþegasæta í sætafyrrkomulagi við starfrækslu fyrir níu eða færri, sem uppfylla ekki hreyfifræðileg skilyrði fyrir nauðlendingar, sem skilgreind eru í viðeigandi vottunarforskrift, og sem hafa sérstakt lofthæfivottorð sem gefið var út í fyrsta sinn fyrir 25. ágúst 2016.“
- h) Eftirfarandi e-liður bætist við NCC.IDE.A.250:
 „e) Flugvélar skulu búnar kögunarbúnaði í samræmi við viðeigandi loftrýmiskröfur.“
- i) Í stað c-liðar NCC.IDE.H.100 kemur eftirfarandi:
 „c) Mælitæki og búnaður eða aukabúnaður, sem ekki er krafist samkvæmt þessum viðauka, sem og annar búnaður, sem ekki er krafist samkvæmt þessari reglugerð en eru um borð í flugi, skulu uppfylla eftirfarandi kröfur:
 1) upplýsingarnar, sem fengnar eru frá þessum mælitækjum, búnaði eða aukahlutum, skulu ekki notaðar af flugliðum í því skyni að uppfylla kröfur II. viðauka við reglugerð (ESB) 2018/1139 eða NCC.IDE.H.245 og NCC.IDE.H.250 í þessum viðauka,
 2) mælitæki og búnaður skulu ekki hafa áhrif á lofthæfi þyrlunnar, jafnvel þótt um sé að ræða bilanir eða ólag.“
- j) Í stað b-liðar í NCC.IDE.H.105 kemur eftirfarandi:
 „b) flugrekandinn hafi samþykki lögbærs yfirvalds til þess að starfrækja þyrluna innan marka grunnlistans yfir lágmarksbúnað (MMEL) í samræmi við j-lið ORO.MLR.105 í III. viðauka, eða“.
- k) Lið NCC.IDE.H.120 er breytt sem hér segir:
 i. Í stað 3. liðar a-liðar kemur eftirfarandi:
 „3) lofþrýstingshæð,“.
 ii. Í stað 1. liðar c-liðar kemur eftirfarandi:
 „1) lofþrýstingshæð,“.
- l) Lið NCC.IDE.H.125 er breytt sem hér segir:
 i. Í stað 3. liðar a-liðar kemur eftirfarandi:
 „3) lofþrýstingshæð,“.
 ii. Í stað 1. liðar c-liðar kemur eftirfarandi:
 „1) lofþrýstingshæð,“.
- m) Í stað liðar NCC.IDE.H.235 kemur eftirfarandi:
„NCC.IDE.H.235 Allar þyrlur í flugi yfir hafi eða vatni — nauðlending á vatni
 Þyrlur skulu hannaðar til að lenda á vatni, eða hafa vottorð til að nauðlenda á vatni í samræmi við viðkomandi vottunarforskriftir, eða þær skulu búnar neyðarflotbúnaði þegar þær eru starfræktar í flugi yfir hafi eða vatni í ótryggu umhverfi í fjarlægð frá landi sem er meiri en sem svarar 10 mínútna flugi á eðlilegum farflugshraða.“
- n) Eftirfarandi e-liður bætist við NCC.IDE.H.250:
 „e) Þyrlur skulu búnar kögunarbúnaði í samræmi við viðeigandi loftrýmiskröfur.“
- 7) Ákvæðum VII. viðauka (NCO-hluta) er breytt sem hér segir:
 a) Í stað b-liðar í NCO.GEN.100 kemur eftirfarandi:
 „b) Ef loftfarið er skráð í þriðja landi skal lögbært yfirvald vera yfirvaldið sem tilnefnt er af aðildarríkinu þar sem flugrekandinn hefur höfuðstöðvar sínar, búsetu eða staðfestu.“
- b) Eftirfarandi liður NCO.GEN.104 bætist við:
„NCO.GEN.104 Notkun flugrekanda, sem stundar starfrækslu sem er ekki í ábataskyni, á loftförum sem eru skráð í flugrekandaskírteini
 a) Flugrekanda, sem stundar starfrækslu sem er ekki í ábataskyni, er heimilt að nota loftför, önnur en flókin, vélknúin loftför, sem eru skráð í flugrekandaskírteini flugrekanda í tengslum við starfrækslu, sem er ekki í ábataskyni, í samræmi við þennan viðauka.
 b) Flugrekandi, sem stundar starfrækslu sem er ekki í ábataskyni, sem notar loftfarið í samræmi við a-lið skal setja verklagsreglu sem inniheldur:
 1) greinargóða lýsingu á því hvernig flugrekstrarstjórn loftfarsins er flutt á milli handhafa flugrekandaskírteinisins og flugrekandans, sem stundar starfrækslu sem er ekki í ábataskyni, eins og um getur í ORO.GEN.310 í III. viðauka,
 2) lýsingu á fyrrkomulaginu við afhendingu loftfarsins þegar því er skilað aftur til handhafa flugrekandaskírteinis. Þessi verklagsregla skal koma fram í samningi milli handhafa flugrekandaskírteinisins og flugrekandans, sem stundar starfrækslu sem er ekki í ábataskyni.
 Flugrekandinn, sem stundar starfrækslu sem er ekki í ábataskyni, skal tryggja að viðkomandi starfsfólk sé upplýst um þessa verklagsreglu.

- c) Áframhaldandi lofthæfi loftfarsins sem er notað samkvæmt a-lið skal vera undir stjórn fyrirtækisins, sem ber ábyrgð á áframhaldandi lofthæfi loftfarsins, sem skráð er á flugrekandaskírteininu, í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 1321/2014.
- d) Flugrekandinn, sem stundar starfrækslu sem er ekki í ábataskyni, sem notar loftfarið í samræmi við a-lið skal tryggja eftirfarandi:
- 1) að allt flug sem er framkvæmt meðan hann fer með flugrekstrarstjórn sé skráð í tækniflugbók loftfarsins,
 - 2) að engar breytingar séu gerðar á kerfum eða útfærslu loftfarsins,
 - 3) að fyrirtækið, sem um getur í c-lið, fái skýrslu um allar bilanir eða tæknilegar bilanir, sem eiga sér stað á meðan loftfarið er undir flugrekstrarstjórn þess, um leið og flugi lýkur,
 - 4) að handhafi flugrekandaskírteinisins fái afrit af öllum tilkynningum um atvik í tengslum við þau flug sem loftfarið var notað í, sem skulu fylltar út í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 376/2014 og reglugerð (ESB) 2015/1018.“
- d) Í stað b- og c-liðar NCO.IDE.A.100 kemur eftirfarandi:
- „b) Ekki þarf sérstakt samþykki fyrir eftirfarandi búnaði, ef hans er krafist samkvæmt þessum kafla:
- 1) bræðivörum til vara,
 - 2) vasaljósum,
 - 3) nákvæmri klukku,
 - 4) sjúkrakassa,
 - 5) búnaði til að lifa af og merkjabúnaður,
 - 6) rekakkeri og búnaði til að liggja við legufæri,
 - 7) festibúnaði fyrir börn,
 - 8) einföldum fólksflutningsbúnaði sem sérfræðingur í sérhæfðum verkefnum notar sem festibúnað.
- c) Mælitæki og búnaður, sem ekki er krafist samkvæmt VII. viðauka (NCO-hluta), sem og annar búnaður, sem ekki er krafist samkvæmt þessari reglugerð, en eru um borð í flugi, skulu uppfylla eftirfarandi kröfur:
- 1) upplýsingarnar, sem fengnar eru frá þessum mælitækjum eða búnaði, skulu ekki notaðar af flugliðum í því skyni að uppfylla kröfur II. viðauka við reglugerð (ESB) 2018/1139 eða NCO.IDE.A.190 og NCO.IDE.A.195 í VII. viðauka,
 - 2) mælitækin og búnaðurinn skulu ekki hafa áhrif á lofthæfi flugvélarinnar jafnvel þótt um sé að ræða bilanir eða ólag.“
- e) Í stað 3. liðar a-liðar NCO.IDE.A.120 kemur eftirfarandi:
- „3) lofþrýstingshæð.“
- f) Í stað 3. liðar a-liðar NCO.IDE.A.125 kemur eftirfarandi:
- „3) lofþrýstingshæð.“
- g) Í stað 2. liðar a-liðar NCO.IDE.A.140 kemur eftirfarandi:
- „2) sætisbelti fyrir hvert sæti og festingar fyrir hvert legurúm.“
- h) Eftirfarandi e-liður bætist við NCO.IDE.A.195:
- „e) Flugvélar skulu búnar kögunarbúnaði í samræmi við viðeigandi loftrýmiskröfur.“
- i) Í stað b- og c-liðar NCO.IDE.H.100 kemur eftirfarandi:
- „b) Ekki þarf sérstakt samþykki fyrir eftirfarandi búnaði, ef hans er krafist samkvæmt þessum kafla:
- 1) vasaljósum,
 - 2) nákvæmri klukku,
 - 3) sjúkrakassa,
 - 4) búnaði til að lifa af og merkjabúnaði,
 - 5) rekakkeri og búnaði til að liggja við legufæri,
 - 6) festibúnaði fyrir börn,
 - 7) einföldum fólksflutningsbúnaði sem sérfræðingur í sérhæfðum verkefnum notar sem festibúnað.
- c) Mælitæki og búnaður eða aukabúnaður, sem ekki er krafist samkvæmt VII. viðauka (NCO-hluta), sem og annar búnaður, sem ekki er krafist samkvæmt þessari reglugerð en eru um borð í flugi, skulu uppfylla eftirfarandi kröfur:
- 1) upplýsingarnar, sem fengnar eru frá þessum mælitækjum, búnaði eða aukahlutum, skulu ekki notaðar af flugliðum í því skyni að uppfylla kröfur II. viðauka við reglugerð (ESB) 2018/1139 eða NCO.IDE.H.190 og NCO.IDE.H.195 í VII. viðauka,
 - 2) mælitækin og búnaðurinn eða aukabúnaðurinn skulu ekki hafa áhrif á lofthæfi þyrlunnar, jafnvel þótt um sé að ræða bilanir eða ólag.“

- j) Í stað 3. liðar a-liðar NCO.IDE.H.120 kemur eftirfarandi:
 „3) loftþrýstingshæð,“.
- k) Í stað 3. liðar a-liðar NCO.IDE.H.125 kemur eftirfarandi:
 „3) loftþrýstingshæð,“.
- l) Í stað 1. og 2. liðar a-liðar NCO.IDE.H.140 kemur eftirfarandi:
 „1) sæti eða legurúmi fyrir hvern farþega um borð sem náð hefur a.m.k. 24 mánaða aldri, eða vinnureit fyrir hvern flugverja eða sérfræðing í sérhæfðum verkefnum um borð,
 2) sætisbelti fyrir hvert farþegasæti og festingar fyrir hvert legurúm, og festibúnaði fyrir hvern vinnureit,“.
- m) Í stað liðar NCO.IDE.H.185 kemur eftirfarandi:
„NCO.IDE.H.185 Allar þylur í flugi yfir hafi eða vatni — nauðlending á vatni
 Þylur í flugi yfir hafi eða vatni á ótryggu hafsvæði lengra en 50 sjómílum frá landi skulu uppfylla eitt af eftirfarandi skilyrðum:
 a) þær eru hannaðar þannig að þær geti lent á vatni í samræmi við viðeigandi vottunarskriftir,
 b) þær hafa vottorð til að nauðlenda á vatni í samræmi við viðeigandi vottunarskriftir, eða
 c) þær eru búnar neyðarflotbúnaði.“
- n) Eftirfarandi e-liður bætist við NCO.IDE.H.195:
 „e) Þylur skulu búnar kögunarbúnaði í samræmi við viðeigandi loftrýmiskröfur.“
- o) Í stað b-liðar í NCO.SPEC.HEC.105 kemur eftirfarandi:
 „b) Fyrir uppsetningu á öllum hífingar- og farmkróksbúnaði, að einföldum fólksflutningsbúnaði undanskildum, og allar síðari breytingar, skal lofthæfivottun, sem samsvarar fyrirhugaðri notkun, vera til staðar.“
- p) Í stað liðar NCO.SPEC.PAR.120 kemur eftirfarandi:
„NCO.SPEC.PAR.120 Flutningur og losun hættulegs varnings
 Þrátt fyrir ákvæði liðar NCO.SPEC.160 mega fallhlífarstökkvarar stökkva fallhlífarstökk með reykmerkjabúnað á sýningu yfir þéttbýlum hlutum borga, bæja eða þorpa eða yfir útsamkomum, að því tilskildu að búnaðurinn sé framleiddur í þeim tilgangi.“
- q) Eftirfarandi 6. þáttur bætist við í E-kafla:
„6. ÞÁTTUR
Reynsluflug vegna viðhalds (MCF)
NCO.SPEC.MCF.100 Flokkar reynsluflugs vegna viðhalds
 Áður en reynsluflug vegna viðhalds fer fram skal flugrekandinn ákvarða viðeigandi flokk reynsluflugsins á eftirfarandi hátt:
 a) reynsluflug vegna viðhalds í „A-flokki“ fyrir flug þar sem gert er ráð fyrir að notað sé verklag við óeðlilegar aðstæður eða í neyðartilvikum, eins og skilgreint er í flughandbókinni, eða þar sem flugs er krafist til að staðfesta að öryggisafritunarkerfi eða annar öryggisbúnaður starfi rétt,
 b) reynsluflug vegna viðhalds í „B-flokki“ fyrir allt annað en reynsluflug vegna viðhalds í „A-flokki“.
- NCO.SPEC.MCF.105 Starfrækslutakmarkanir**
- a) Þrátt fyrir 4. lið a-liðar NCO.GEN.105 í þessum viðauka er heimilt að framkvæma reynsluflug vegna viðhalds með því að nota loftfar sem hefur fengið viðhaldsvottorð án þess að viðhaldi sé lokið, í samræmi við g-lið M.A.801 eða e-lið 145.A.50 í I. viðauka við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1321/2014.
- b) Þrátt fyrir ákvæði liðar NCO.IDE.A.105 eða NCO.IDE.H.105 er flugstjóra heimilt að nota loftfar þar sem búnaður þess eða virkni, sem krafist er fyrir flugið, er í ólagi eða vantar, ef þessi búnaður eða virkni er tilgreind í gátlistanum sem um getur í NCO.SPEC.MCF.110.
- NCO.SPEC.MCF.110 Gátlisti og öryggisleiðbeiningar**
- a) Gátlistinn, sem um getur í NCO.SPEC.105, skal uppfærður eftir þörfum áður en reynsluflug vegna viðhalds hefst og í honum skal tekið mið af verklagsreglunum sem áætlað er að fylgja í viðkomandi reynsluflugi vegna viðhalds.
- b) Þrátt fyrir ákvæði b-liðar NCO.SPEC.125 er krafist öryggisleiðbeininga frá sérfræðingi í sérhæfðum verkefnum fyrir hvert reynsluflug vegna viðhalds.
- NCO.SPEC.MCF.120 Kröfur að því er varðar flugliða**
 Þegar flugrekandinn velur flugliða fyrir reynsluflug vegna viðhalds skal hann taka til athugunar hversu flókið loftfarið er og til flokks reynsluflugsins vegna viðhalds eins og skilgreint er í NCO.SPEC.MCF.100.

NCO.SPEC.MCF.125 Samsetning áhafnar og einstaklingar um borð

- a) Flugstjórinn skal ákvarða þörfina fyrir viðbótarflugliða eða sérfræðinga í sérhæfðum verkefnum, eða bæði, fyrir hvert fyrirhugað reynsluflug vegna viðhalds þar sem tekið er mið af áætluðu vinnuálagi flugliða eða sérfræðings í sérhæfðum verkefnum sem og af áhættumati.
- b) Flugstjórinn skal ekki heimila öðrum einstaklingum um borð en þeim sem krafist er samkvæmt a-lið í tengslum við reynsluflug vegna viðhalds í „A-flokki“.

NCO.SPEC.MCF.130 Hermt eftir verklagi í flugi við óeðlilegar aðstæður eða í neyðartilvikum

Þrátt fyrir lið NCO.SPEC.145 er flugstjóra heimilt að herma eftir aðstæðum þar sem þess er krafist að notast sé við verklag fyrir óeðlilegar aðstæður eða í neyðartilvikum með sérfræðing í sérhæfðum verkefnum um borð, ef hermunnin er nauðsynleg til að uppfylla tilgang flugsins og hún hefur verið tilgreind á gátlistanum sem um getur í lið NCO.SPEC.MCF.110 eða í verklagsreglum.

NCO.SPEC.MCF.140 Kerfi og búnaður

Ef tilgangur reynsluflugs vegna viðhalds er að ganga úr skugga um að kerfi eða búnaður starfi rétt skal það kerfi eða búnaður auðkenndur sem hugsanlega óáreiðanlegur og viðeigandi mildunarráðstafanir skulu ákveðnar fyrir flugið til þess að lágmarka áhættu fyrir flugöryggi.“

8) Ákvæðum VIII. viðauka (SPO-hluta) er breytt sem hér segir:

a) Í stað a-liðar í SPO.GEN.005 kemur eftirfarandi:

„a) Þessi viðauki gildir um alla sérstaka starfrækslu þar sem loftfar er notað fyrir sérstaka starfsemi eins og landbúnað, byggingastarfsemi, ljósmyndun, landmælingar, athuganir, eftirlit og eftirlit úr lofti, auglýsingaflug eða reynsluflug vegna viðhalds.“

b) Í stað liðar SPO.GEN.100 kemur eftirfarandi:

„SPO.GEN.100 Lögbært yfirvald

Lögbært yfirvald skal vera það yfirvald sem aðildarríkið, þar sem flugrekandi hefur höfuðstöðvar sínar, staðfestu eða búsetu, tilnefnir.“

c) Í stað a-liðar í SPO.POL.110 kemur eftirfarandi:

„a) Flugrekandinn skal koma á massa- og jafnvægiskerfi fyrir hvert flug eða röð flugferða til að ákvarða eftirfarandi:

- 1) þurrarekstrarmassa loftfars,
- 2) massa flutningshleðslu,
- 3) massa eldsneytis,
- 4) hleðslu loftfars og dreifingu hleðslu,
- 5) flugtaks massa, lendingarmassa og þurramassa,
- 6) viðeigandi staðsetningu þyngdarmiðju loftfarsins.“

d) Í stað b- og c-liðar SPO.IDE.A.100 kemur eftirfarandi:

„b) Ekki þarf sérstakt samþykki fyrir eftirfarandi búnaði, ef hans er krafist samkvæmt þessum kafla:

- 1) bræðivörum til vara,
- 2) vasaljósum,
- 3) nákvæmri klukku,
- 4) kortahaldara,
- 5) sjúkrakössum,
- 6) búnaði til að lifa af og merkjabúnaði,
- 7) rekakkeri og búnaði til að liggja við legufæri,
- 8) einföldum fólksflutningsbúnaði sem sérfræðingur í sérhæfðum verkefnum notar sem festibúnað.

c) Mælitæki, búnaður eða aukabúnaður, sem ekki er krafist samkvæmt þessum viðauka (SPO-hluta), sem og annar búnaður, sem ekki er krafist samkvæmt þessari reglugerð en eru um borð í flugi, skulu uppfylla eftirfarandi kröfur:

- 1) upplýsingarnar, sem fengnar eru frá þessum mælitækjum, búnaði eða aukahlutum, skulu ekki notaðar af flugliðum í því skyni að uppfylla kröfur II. viðauka við reglugerð (ESB) 2018/1139 eða SPO.IDE.A.215 og SPO.IDE.A.220 í þessum viðauka,
- 2) mælitækin, búnaðurinn eða aukabúnaðurinn skal ekki hafa áhrif á lofthæfi flugvélarinnar jafnvel þótt um sé að ræða bilanir eða ólag.“

e) Í stað liðar SPO.IDE.A.105 kemur eftirfarandi:

„SPO.IDE.A.105 Lágmarksbúnaður fyrir flug

Ekki skal leggja upp í flug þegar eitthvert af mælitækjum flugvélarinnar, búnaður hennar eða virkni, sem krafist er fyrir fyrirhugað flug, er í ólagi eða vantar, nema eitthvert eftirfarandi skilyrða er uppfyllt:

- a) flugvélin er starfrækt samkvæmt listanum yfir lágmarksbúnað (MEL),
- b) að því er varðar flóknar, vélknúnar flugvélar og allar flugvélar sem starfræktar eru í ábataskyni: að flugrekandinn hafi samþykki lögbærs yfirvalds til þess að starfrækja flugvélina innan marka grunnlistans yfir lágmarksbúnað (MMEL) í samræmi við j-lið ORO.MLR.105 í III. viðauka,
- c) flugvélin hafi flugleyfi sem gefið er út í samræmi við gildandi kröfur um lofthæfi.“
- f) Lið SPO.IDE.A.120 er breytt sem hér segir:
- i. Í stað 3. liðar a-liðar kemur eftirfarandi:
„3) loftþrýstingshæð,“.
- ii. Í stað 1. liðar e-liðar kemur eftirfarandi:
„1) loftþrýstingshæð,“.
- g) Lið SPO.IDE.A.125 er breytt sem hér segir:
- i. Í stað 3. liðar a-liðar kemur eftirfarandi:
„3) loftþrýstingshæð,“.
- ii. Í stað 1. liðar c-liðar kemur eftirfarandi:
„1) loftþrýstingshæð,“.
- iii. Í stað 4. liðar e-liðar kemur eftirfarandi:
„4) neyðaraflegjafa, sem er óháður aðalrafkerfinu, í þeim tilgangi að starfrækja og lýsa upp sjónbaugskerfi í a.m.k. 30 mínútur. Neyðaraflegjafinn skal fara í gang sjálfkrafa þegar allsherjarbilun verður í aðalrafkerfinu og það skal koma skýrt fram á mælinum eða mælaborðinu að sjónbaugurinn gangi fyrir neyðarafli.“
- h) Í stað e-liðar SPO.IDE.A.160 kemur eftirfarandi:
„e) Sætisbelti með festibúnaði fyrir efri hluta bols, sem krafist er samkvæmt d-lið, skal:
- 1) vera hægt að losa með einu átaki,
 - 2) á sætum flugliða og í öllum sætum hjá flugmannssætinu, annaðhvort hafa:
 - i. tvær ólar fyrir axlir og sætisbelti, sem nota má hvort í sínu lagi, eða
 - ii. skálleggjandi axlaról og sætisbelti, sem nota má hvort í sínu lagi, í eftirfarandi flugvélum:
 - A) flugvélum með skráðan hámarksflugtaksmassa sem er 5700 kg eða minni og með hámarksfjölda farþegasæta í sætafyrirkomulagi við starfrækslu fyrir níu eða færri, sem uppfylla hreyfifræðileg skilyrði fyrir nauðlendingar, sem skilgreind eru í viðeigandi vottunarforskrift,
 - B) flugvélum með skráðan hámarksflugtaksmassa sem er 5700 kg eða minni og með hámarksfjölda farþegasæta í sætafyrirkomulagi við starfrækslu fyrir níu eða færri, sem uppfylla ekki hreyfifræðileg skilyrði fyrir nauðlendingar, sem skilgreind eru í viðeigandi vottunarforskrift, og sem hafa sérstakt lofthæfivottorð sem gefið var út í fyrsta sinn fyrir 25. ágúst 2016.“
- i) Eftirfarandi e-liður bætist við SPO.IDE.A.220:
„e) Flugvélar skulu búnar kögunarbúnaði í samræmi við viðeigandi loftrýmiskröfur.“
- j) Lið SPO.IDE.H.100 er breytt sem hér segir:
- i. Í stað b-liðar kemur eftirfarandi:
„b) Ekki þarf sérstakt samþykki fyrir eftirfarandi búnaði, ef hans er krafist samkvæmt þessum kafla:
- 1) vasaljósum,
 - 2) nákvæmri klukku,
 - 3) sjúkrakassa,
 - 4) búnaði til að lifa af og merkjabúnaði,
 - 5) rekakkeri og búnaði til að liggja við legufæri,
 - 6) festibúnaði fyrir börn og
 - 7) einföldum fólksflutningsbúnaði sem sérfræðingur í sérhæfðum verkefnum notar sem festibúnað.“
- ii. Í stað c-liðar kemur eftirfarandi:
„c) Mælitæki, búnaður eða aukabúnaður, sem ekki er krafist samkvæmt þessum viðauka (SPO-hluta), sem og annar búnaður, sem ekki er krafist samkvæmt þessari reglugerð en eru um borð í flugi, skulu uppfylla eftirfarandi kröfur:
- 1) upplýsingarnar, sem fengnar eru frá þessum mælitækjum, búnaði eða aukahlutum, skulu ekki notaðar af flugliðum í því skyni að uppfylla kröfur II. viðauka við reglugerð (ESB) 2018/1139 eða SPO.IDE.H.215 og SPO.IDE.H220 í þessum viðauka,

2) mælitækin, búnaðurinn eða aukabúnaðurinn skulu ekki hafa áhrif á lofthæfi þyrlunnar, jafnvel þótt um sé að ræða bilun eða ólag.“

k) Í stað liðar SPO.IDE.H.105 kemur eftirfarandi:

„SPO.IDE.H.105 Lágmarksbúnaður fyrir flug

Ekki skal leggja upp í flug þegar eitthvert af mælitækjum þyrlunnar, búnaðar hennar eða virkni, sem krafist er fyrir fyrirhugað flug, er í ólagi eða vantar nema eitthvert eftirfarandi skilyrða er uppfyllt:

- a) þyrlan er starfrækt samkvæmt listanum yfir lágmarksbúnað (MEL),
- b) að því er varðar flóknar, vélknúnar þyrlur og allar þyrlur, sem eru starfræktar í ábataskyni: að flugrekandinn hafi samþykki lögbærs yfirvalds til þess að starfrækja þyrluna innan marka grunnlistans yfir lágmarksbúnað (MMEL) í samræmi við j-lið ORO.MLR.105 í III. viðauka,
- c) þyrlan hafi flugleyfi sem gefið er út í samræmi við gildandi kröfur um lofthæfi.“

l) Lið SPO.IDE.H.120 er breytt sem hér segir:

i. Í stað 3. liðar a-liðar kemur eftirfarandi:

„3) loftþrýstingsháð.“

ii. Í stað 1. liðar í d-lið komi eftirfarandi:

„1) loftþrýstingsháð.“

m) Lið SPO.IDE.H.125 er breytt sem hér segir:

i. Í stað 3. liðar a-liðar kemur eftirfarandi:

„3) loftþrýstingsháð.“

ii. Í stað 1. liðar c-liðar kemur eftirfarandi:

„1) loftþrýstingsháð.“

n) Eftirfarandi e-liður bætist við SPO.IDE.H.220:

„e) Þyrlur skulu búnar kögunarbúnaði í samræmi við viðeigandi loftrýmiskröfur.“

o) Í stað liðar SPO.SPEC.HESLO.100 kemur eftirfarandi:

„SPO.SPEC.HESLO.100 Staðlaðar verklagsreglur

Í stöðluðum verklagsreglum fyrir þyrluvinnu með farm utanborðs í stroffum og krók skal tilgreina:

- a) hvaða búnaður skuli vera um borð, þ.m.t. starfrækslumörk og viðeigandi skráningar á lista yfir lágmarksbúnað, eftir því sem við á,
- b) samsetningu áhafnar og kröfur um reynslu flugverja og sérfræðinga í sérhæfðum verkefnum,
- c) viðeigandi fræðilega og verklega þjálfun flugverja og viðeigandi þjálfun sérfræðinga í sérhæfðum verkefnum svo þeir geti innt af hendi verkefni sín og hæfni og tilnefning þeirra einstaklinga sem veita flugverjum og sérfræðingum í sérhæfðum verkefnum slíka þjálfun,
- d) ábyrgð og starfsskyldur flugverja og sérfræðinga í sérhæfðum verkefnum,
- e) þær kröfur um afkastagetu þyrlu sem nauðsynlegt er að uppfylla í tengslum við þyrluvinnu með farm utanborðs í stroffum og krók,
- f) verklagsreglur við eðlilegar aðstæður, óvenjulegar aðstæður og í neyðartilvikum.“

p) Í stað liðar SPO.SPEC.HEC.100 kemur eftirfarandi:

„SPO.SPEC.HEC.100 Staðlaðar verklagsreglur

Í stöðluðum verklagsreglum fyrir þyrluvinnu með fólk sem farm utanborðs skal tilgreina:

- a) hvaða búnaður skuli vera um borð, þ.m.t. starfrækslumörk og viðeigandi skráningar á lista yfir lágmarksbúnað, eftir því sem við á,
- b) samsetningu áhafnar og kröfur um reynslu flugverja og sérfræðinga í sérhæfðum verkefnum,
- c) viðeigandi fræðilega og verklega þjálfun flugverja og viðeigandi þjálfun sérfræðinga í sérhæfðum verkefnum svo þeir geti innt af hendi verkefni sín og hæfni og tilnefning þeirra einstaklinga sem veita flugverjum og sérfræðingum í sérhæfðum verkefnum slíka þjálfun,
- d) ábyrgð og starfsskyldur flugverja og sérfræðinga í sérhæfðum verkefnum,
- e) þær kröfur um afkastagetu þyrlu sem nauðsynlegt er að uppfylla í tengslum við þyrluvinnu með fólk sem farm utanborðs,
- f) verklagsreglur við eðlilegar aðstæður, óvenjulegar aðstæður og í neyðartilvikum.“

q) Í stað b-liðar í SPO.SPEC.HEC.105 kemur eftirfarandi:

„b) Fyrir uppsetningu á öllum hífingar- og farmkróksbúnaði, að einföldum fólksflutningsbúnaði undanskildum, og allar síðari breytingar, skal lofthæfivottun, sem samsvarar fyrirhugaðri notkun, vera til staðar.“

- r) Í stað liðar SPO.SPEC.PAR.125 kemur eftirfarandi:

„SPO.SPEC.PAR.125 Losun á hættulegum varningi

Þrátt fyrir ákvæði SPO.GEN.155 mega fallhlífarsökkvarar stökkva fallhlífarsökk á sýningu yfir þéttbýlum hlutum borga, bæja eða þorpa eða yfir útisamkomum, með reykmerkjabúnað, að því tilskildu að hann sé framleiddur í þeim tilgangi.“

- s) Eftirfarandi 5. þáttur bætist við í E-kafla:

„5. ÞÁTTUR

Reynsluflug vegna viðhalds

SPO.SPEC.MCF.100 Flokkar reynsluflugs vegna viðhalds

Áður en reynsluflug vegna viðhalds fer fram skal flugrekandinn ákvarða viðeigandi flokk reynsluflugsins á eftirfarandi hátt:

- reynsluflug vegna viðhalds í „A-flokki“ fyrir flug þar sem gert er ráð fyrir að notað sé verklag við óeðlilegar aðstæður eða í neyðartilvikum, eins og skilgreint er í flughandbókinni, eða þar sem flugs er krafist til að staðfesta að öryggis-afritunarkerfi eða annar öryggisbúnaður starfi rétt,
- reynsluflug vegna viðhalds í „B-flokki“ fyrir allt annað reynsluflug vegna viðhalds en reynsluflug vegna viðhalds í „A-flokki“.

SPO.SPEC.MCF.105 Aðgerðaráætlun flugs fyrir reynsluflug vegna viðhalds í „A-flokki“

Áður en reynsluflug vegna viðhalds í „A-flokki“ fer fram með flóknu, vélknúnu loftfari skal flugrekandinn þróa og skjalfesta aðgerðaráætlun flugs.

SPO.SPEC.MCF.110 Handbók fyrir reynsluflug vegna viðhalds í „A-flokki“

Flugrekandi sem stundar reynsluflug vegna viðhalds í „A-flokki“ skal:

- lýsa þessari starfsemi og tengdum verklagsreglum í rekstrarhandbókinni sem um getur í lið ORO.MLR.100 í III. viðauka eða í sérstakri handbók fyrir reynsluflug vegna viðhalds,
- uppfæra handbókina eftir þörfum,
- upplýsa allt viðkomandi starfsfólk um handbókina og breytingar á henni sem varða skyldustörf þeirra,
- láta lögbæra yfirvaldinu í té handbókina og uppfærslur á henni.

SPO.SPEC.MCF.115 Kröfur að því er varðar flugliða í reynsluflugi vegna viðhalds í „A-flokki“

- Flugrekandinn skal velja viðeigandi flugliða með hlidsjón af hversu flókið loftfarið er og flokki reynsluflugsins vegna viðhalds. Þegar flugrekandinn velur flugliða fyrir reynsluflug vegna viðhalds í „A-flokki“ með flóknu, vélknúnu loftfari skal hann tryggja að öll eftirfarandi skilyrði séu uppfyllt:

- að flugstjórinn hafi lokið þjálfunarnámskeiði í samræmi við lið SPO.SPEC.MCF.120; ef þjálfunin fór fram í flughermi skal flugstjórinn fljúga a.m.k. eitt reynsluflug vegna viðhalds í „A-flokki“ sem flugmaður sem fylgist með eða sem áhorfandi áður en hann flýgur sem flugstjóri í reynsluflugi vegna viðhalds í „A-flokki“,
- að flugstjórinn hafi lokið að lágmarki 1000 klst. fartíma í loftfari af sömu gerð og loftfarið sem á að fljúga, þar af a.m.k. 400 klst. sem flugstjóri á flóknu, vélknúnu loftfari og a.m.k. 50 klst. á viðkomandi tegund loftfars.

Ef flugrekandinn bætir við nýrri tegund loftfars fyrir starfsemi sína og hefur metið starfsréttindi flugmanns í samræmi við viðurkennda matsaðferð er honum heimilt, þrátt fyrir 2. lið fyrstu málsgreinar, að velja flugmann sem er með færri en 50 fartíma á viðkomandi tegund loftfars.

- Flugmenn, sem eru handhafar reynsluflugsáritunar í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 1178/2011, skulu fá þjálfunarnámskeiðið, sem kveðið er á um í 1. lið a-liðar þessa liðar, viðurkennt að fullu, að því tilskildu að flugmenn sem eru handhafar reynsluflugsáritunar hafi hlotið grunnþjálfun og reglubundna þjálfun í stjórnun áhafnarsamvinnu í samræmi við liði ORO.FC.115 og ORO.FC.215 í III. viðauka.
- Flugstjóri skal ekki framkvæma reynsluflug vegna viðhalds í „A-flokki“ á flóknu, vélknúnu loftfari nema hann hafi flogið reynsluflug vegna viðhalds í „A-flokki“ á síðastliðnum 36 mánuðum.
- Krafan um nýlega reynslu flugstjóra af reynsluflugi vegna viðhalds í „A-flokki“ telst uppfyllt að nýju að loknu reynsluflugi vegna viðhalds í „A-flokki sem áhorfandi eða flugmaður sem fylgist með, eða eftir að hafa verið í hlutverki flugstjóra í reynsluflugi vegna viðhalds í „A-flokki“ í flughermi.

SPO.SPEC.MCF.120 Þjálfunarnámskeið flugliða fyrir reynsluflug vegna viðhalds í „A-flokki“

- Þjálfunarnámskeiðið, sem krafist er fyrir reynsluflug vegna viðhalds í „A-flokki“, skal fara fram í samræmi við ítarlega námskrá.
- Flugkennsla þjálfunarnámskeiðsins skal annaðhvort fara fram:
 - í flughermi sem endurspeglar, í þjálfunarskyni, á fullnægjandi hátt viðbrögð loftfarsins og kerfa þess við prófununum sem er verið að gera eða
 - meðan á flugi stendur í loftfari þar sem sýndar eru þær aðferðir sem notaðar eru við reynsluflug vegna viðhalds.
- Þjálfunarnámskeiði sem er lokið á einni gerð loftfars telst gilt fyrir allar tegundir loftfara þeirrar gerðar.

- d) Í tengslum við val á loftfari, sem nota á við þjálfunina, og loftfari, sem verður flogið í tengslum við reynsluflugið vegna viðhalds, skal flugrekandinn tilgreina hvort þörf sé á mismunar- eða kynningarþjálfun og lýsa innihaldi slíkrar þjálfunar.

SPO.SPEC.MCF.125 Samsetning áhafnar og einstaklingar um borð

- a) Flugrekandinn skal setja verklagsreglur til að ákvarða hvort þörf sé á fleiri sérfræðingum í sérhæfðum verkefnum.
- b) Í handbók sinni skal flugrekandinn skilgreina viðmiðunarreglur fyrir aðra einstaklinga um borð í tengslum við reynsluflug vegna viðhalds í „A-flokki“.
- c) Í reynsluflugi vegna viðhalds í „A-flokki“ er þess krafist að í stjórnklefa sé sérfræðingur í sérhæfðum verkefnum eða viðbótarflugmaður til þess að aðstoða flugliða, nema ef útfærsla loftfarsins útilokar það eða ef flugrekandinn getur réttlætt, með hliðsjón af vinnuálagi flugliða á grundvelli aðgerðaráætlunar flugsins, að flugliðarnir þarfnist ekki frekari aðstoðar.

SPO.SPEC.MCF.130 Hermt eftir verklagi í flugi við óeðlilegar aðstæður eða í neyðartilvikum

Þrátt fyrir lið SPO.OP.185 má sérfræðingur í sérhæfðum verkefnum vera um borð í reynsluflugi vegna viðhalds í „A-flokki“ ef hans er þörf til að uppfylla tilgang flugsins og hann er tilgreindur í aðgerðaráætlun flugsins.

SPO.SPEC.MCF.135 Fartímamörk og reglur um hvíldartíma

Þegar flugverjar eru skráðir í reynsluflug vegna viðhalds skulu flugrekendur, sem falla undir FTL-kafla í III. viðauka (ORO-hluta), beita ákvæðum þess kafla.

SPO.SPEC.MCF.140 Kerfi og búnaður

Ef reynsluflugi vegna viðhalds er ætlað að ganga úr skugga um að kerfi eða búnaður starfi rétt skal kerfið eða búnaðurinn auðkenndur sem hugsanlega óáreiðanlegur og fyrir flugið skal ákveða viðeigandi mildunarráðstafanir til þess að draga úr áhættu fyrir flugöryggi.

SPO.SPEC.MCF.145 Kröfur um hljóðrita, ferðrita og skráningu gagnatenginga fyrir handhafa flugrekanda-skírteinis

Ef reynsluflug vegna viðhalds fer fram í loftfari, sem almennt er notað í flutningaflugi, gilda ákvæði IV. viðauka (CAT-hluta) áfram um hljóðrita (CVR), ferðarita (FDR) og skráningu gagnatenginga (DLR).“

II. VIÐAUKI

Ákvæðum I. og V. viðauka b við reglugerð (ESB) nr. 1321/2014 er breytt sem hér segir:

1) Eftirfarandi k-liður bætist við í lið M.A.201 í I. viðauka (M-hluta):

- „k) Ef loftfar, sem skráð er á flugrekandaskírteini, er notað við starfrækslu sem er ekki í ábataskyni eða sértæka starfrækslu samkvæmt lið ORO.GEN.310 í III. viðauka eða lið NCO.GEN.104 í VII. viðauka við reglugerð (ESB) nr. 965/2012, skal flugrekandinn tryggja að verkefni, sem tengjast áframhaldandi lofthæfi séu framkvæmd fyrir hönd handhafa flugrekandaskírteinis af CAMO-fyrirtæki, sem er viðurkennt í samræmi við V. viðauka c (CAMO-hluta), eða af fyrirtæki sem annast samsett verkefni vegna lofthæfis (e. *combined airworthiness organisation*, CAO-fyrirtæki), sem er viðurkennt í samræmi við V. viðauka d (CAO-hluta), eftir því sem við á.“

2) Eftirfarandi h-liður bætist við í lið ML.A.201 í V. viðauka b (ML-hluta):

- „h) Ef loftfar, sem skráð er á flugrekandaskírteini, er notað við starfrækslu sem er ekki í ábataskyni eða sértæka starfrækslu samkvæmt lið ORO.GEN.310 í III. viðauka eða lið NCO.GEN.104 í VII. viðauka við reglugerð (ESB) nr. 965/2012, skal flugrekandinn tryggja að verkefni, sem tengjast áframhaldandi lofthæfi séu framkvæmd fyrir hönd handhafa flugrekandaskírteinis af CAMO-fyrirtæki, sem er viðurkennt í samræmi við V. viðauka c (CAMO-hluta), eða af CAO-fyrirtæki, sem er viðurkennt í samræmi við V. viðauka d (CAO-hluta), eftir því sem við á.“

Fylgiskjal 3.**FRAMKVÆMDARREGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR (ESB) 2019/1387**

frá 1. ágúst 2019

um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 965/2012 að því er varðar kröfur um útreikninga á afkastagetu flugvélar við landingu og viðmiðin til að meta ástand yfirborðs flugbrautar, uppfærslu á tilteknum búnaði og kröfum sem varða öryggi loftfara sem og starfrækslu án þess að hafa undir höndum fjarflugsleyfi

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins,

með hliðsjón af reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/1139 frá 4. júlí 2018 um sameiginlegar reglur um almenningsflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins og um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 2111/2005, (EB) nr. 1008/2008, (ESB) nr. 996/2010, (ESB) nr. 376/2014 og tilskipunum Evrópuþingsins og ráðsins 2014/30/ESB og 2014/53/ESB og um niðurfellingu á reglugerðum Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 552/2004 og (EB) nr. 216/2008 og reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3922/91 ⁽¹⁾, einkum 31. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012 ⁽²⁾ er mælt fyrir um ítarlegar reglur varðandi öryggismörk í tengslum við skilyrði um afkastagetu við aðflug og landingu og varðandi flug með tveggja hreyfla flugvélar með einn hreyfil óstarfhæfan, án þess að hafa undir höndum fjarflugsleyfi (ETOPS), sem og tæknilegar kröfur um að flugriti sé hafður um borð. Í þeirri reglugerð er einnig mælt fyrir um ítarlegar reglur um örugga stjórnklefahurð fyrir flugvélar í afkastagetuflokkum A sem hafa hámarksfjölda farþegasæta í sætafyrirkomulagi við starfrækslu fyrir 19 manns.
- 2) Rannsóknarskýrslur um slysa hafa leitt í ljós að hinar ýmsu aðferðir til að meta ástand yfirborðs flugbrautar fyrir landingu og til að tilkynna um ástand þeirra eftir landingu eigi verulegan þátt í því að farið er út fyrir flugbraut, einkum þegar flugbrautin er blaut eða spillt. Núverandi kröfur í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012 um útreikninga á afkastagetu flugvélar taka ekki nægilega vel til alls ástands yfirborðs á blautum eða spilltum flugbrautum með tilliti til þeirrar aðferðar sem notuð er til að meta og tilkynna um ástand yfirborðs flugbrautar.
- 3) Í þessu tilliti hefur Alþjóðaflugmálastofnunin breytt fjölda krafna og ráðlagðra starfsvenja í 6., 8., 14. og 15. viðauka við Chicago-samninginn um alþjóðlegt almenningsflug (Chicago-samninginn) og hefur útbúið ítarlegar meðfylgjandi leiðbeiningar. Tilgangurinn með þessum gögnum er að koma á hnattsamræmdu skýrslusniði fyrir ástand yfirborðs flugbrauta og þeim lofthæfstöðlum sem nauðsynlegir eru til að meta landingarvegalengd fyrir flugvélar sem og að fastsetja rekstrarákvæði fyrir útreikninga á afkastagetu við landingu og tilkynningar um ástand yfirborðs flugbrauta.
- 4) Því ætti að breyta reglugerð (ESB) nr. 965/2012 til að ráða bót á þeim öryggistilmælum, sem rannsóknaryfirvöld gefa út, og til að hrinda viðeigandi kröfum og ráðlögðum starfsvenjum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í framkvæmd. Til að uppfylla tilmæli Alþjóðaflugmálastofnunarinnar ættu breyttu kröfurnar að öðlast gildi eigi síðar en 5. nóvember 2020.
- 5) Í tengslum við flutningaflug er flugvélum í tilteknum afkastagetuflokkum (A og B) enn fremur heimilað, samkvæmt öðrum eftirlitskerfum, að lenda innan styttrar tiltækrar landingarvegalengdar á fyrirhugaðri flugbraut, að því tilskildu að þeim sé veitt fyrirframleyfi frá lögbæra yfirvaldinu og þær uppfylla fjölda skilyrða um áhættumildun. Í reglugerð (ESB) nr. 965/2012 ætti að skilgreina við hvaða skilyrði framkvæma megi slíka starfrækslu um leið og viðunandi öryggisstigi er viðhaldið. Breyta ætti viðeigandi stjórnáskilgreiningu fyrir samþykki fyrir starfrækslu þannig að það taki til starfrækslu af þessu tagi.
- 6) Skýrslur úr rannsóknum slysa hafa leitt í ljós að í sumum tilvikum hefði samfelld skráning hljóðrita og tengdra umhverfshljóðnema þeirra í stjórnklefa getað veitt gagnlegar upplýsingar eftir truflun í aðalrafkerfinu. Til að draga úr áhættu á hverskyns mögulegri truflun á aðalrafkerfinu ætti að krefjast varaafgjafa. Þetta er í samræmi við I. hluta 6. viðauka Chicago-samningsins.
- 7) Fyrir suma flokka létttra flugvéla og þyrlna, sem starfræktar eru í flutningaflugi, er þess krafist í nýlega samþykktum kröfum og ráðlögðum starfsvenjum í 6. viðauka við Chicago-samninginn að skráningarbúnaður sé hafður um borð meðan á flugi stendur. Að auki beiðu öryggisrannsóknaryfirvöld tólf öryggistilmælum til Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins (hér á eftir nefnd „Flugöryggisstofnunin“) varðandi þörfina á skráningum meðan á flugi stendur fyrir léttar flugvélar og þyrnur.
- 8) Í samræmi við meðalhöfsregluna og á grundvelli áhættumats ætti skyldan um uppsetningu flugrita í nýju lofffari að endurspeglar stærð lofftarsins og hversu flókið það er sem og tegund starfrækslu. Því ættu léttar flugvélar og þyrnur, sem eru nýlega framleiddar og notaðar eru í flutningaflugi eða í sérstakri starfrækslu í ábataskyni (SPO), að vera búnar flugritum þegar þær uppfylla tilteknar viðmiðanir varðandi hámarksflugtaksþyngd, tegund knúningsafls eða hámarkfjölda farþega. Að auki ætti að breyta kröfum um meðferð skráninga úr flugrita (varðveisla, framvísun, vernd og notkun) þannig að þær taki til þeirra tegunda flugrita sem teknir eru í notkun samkvæmt nýju kröfunum um að flugriti sé hafður um borð.
- 9) Að því er varðar kröfurnar um að lofffarið skuli búið öruggri stjórnklefahurð, breytti Alþjóðaflugmálastofnunin kröfum sínum og ráðlögðum starfsvenjum með því að breyta mörkunum fyrir massa sem ákvarða hvort örugg stjórnklefahurð sé skyldubundin. Því ætti að breyta reglugerð (ESB) nr. 965/2012 til samræmis við það til að tryggja samhæfingu á reglum um flugrekstur og jöfn samkeppnisskilyrði fyrir flugrekendur frá Sambandinu annars vegar og þriðju löndum hins vegar.

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 212, 22.8.2018, bls. 1.⁽²⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012 frá 5. október 2012 um tæknilegar kröfur og stjórnsýslumæðferðir er varða flugrekstur samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 (Stjtið. ESB L 296, 25.10.2012, bls. 1).

- 10) Í reglugerð (ESB) nr. 965/2012 eru skilgreindar hæfisviðmiðanir (skráður hámarksflugtaksmassi og skráð viðmiðunarmörk hámarksfjölda farþegasæta í sætafyrirkomulagi við starfrækslu) fyrir framkvæmd flugs, án þess að hafa fjarflugsleyfi, í flugvél í afkastagetuflokki A á flugleið þar sem einhver hluti leiðarinnar liggur meira en 60 mínútum og allt að 120 mínútum frá viðunandi flugvelli við farflugshraða með einn hreyfil óstarfhæfan. Heimilt er að starfrækja flugvélar í flokki A, sem uppfylla þessar hæfisviðmiðanir, í fjarlægð á bilinu 120 og 180 mínútur frá viðunandi flugvelli, að því tilskildu að þær hafi fengið samþykki frá lögbæru yfirvaldi og að því tilskildu að flugvélin hafi hlotið samþykki fyrir tegundarhönnun fyrir slíka starfrækslu.
- 11) Nokkrir flugvélaframleiðendur hafa nú þegar hannað eða eru að hanna flugvélar í afkastagetuflokki A sem uppfylla þessar hæfisviðmiðanir fyrir starfrækslu án fjarflugsleyfis. Núverandi ákvæði raska samkeppni milli flugrekenda þjónustuflegs með flugvélum sem uppfylla ekki þessi viðmið. Þar sem engin önnur meiriháttar eftirlitsstofnun hefur komið á slíkum viðmiðunum fyrir starfrækslu án fjarflugsleyfis ætti að breyta reglugerð (ESB) nr. 965/2012 til samræmis við það.
- 12) Að því er varðar súrefnistæki til skyndihjálpar til nota í flutningaflugi hefur nýjasta tæknipróun á slíku tæki náð sambærilegu öryggisstigi og því ætti að breyta reglugerð (ESB) nr. 965/2012 til að heimila notkun slíkra tækja.
- 13) Kröfur um lista yfir lágmarksbúnað í III. viðauka reglugerðar (ESB) nr. 965/2012 gilda ekki um samþykkt hjálfunarfyrirtæki og því ætti að breyta reglugerð (ESB) nr. 965/2012 til að gera lögbærum yfirvöldum kleift að gefa út samþykki fyrir því að samþykkt hjálfunarfyrirtæki útbúi lista yfir lágmarksbúnað.
- 14) Á grundvelli nýlegra breytinga á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1321/2014 ⁽³⁾ ætti að breyta reglugerð (ESB) nr. 965/2012 til að leiðrétta millivísanir á milli þessara tveggja reglugerða.
- 15) Flugöryggisstofnunin útbjór drög að framkvæmdarreglum og lagði þau fram sem álit nr. 02/2019 til framkvæmdastjórnarinnar í samræmi við b- og c-lið 2. mgr. 75. gr. og 1. mgr. 76. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139.
- 16) Ráðstafanirnar, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, eru í samræmi við álit nefndarinnar sem komið var á fót skv. 127. gr. reglugerðar (ESB) nr. 2018/1139.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. gr.

Breytingar á reglugerð (ESB) nr. 965/2012

- 1) Í stað 9. gr. aa kemur eftirfarandi:

„9. gr. aa

Kröfur um flugáhöfn í reynsluflugi vegna viðhalds

Flugmaður sem starfaði, fyrir 25. september 2019, sem flugstjóri í reynsluflugi vegna viðhalds sem, í samræmi við skilgreininguna í lið SPO.SPEC.MCF.100 í VIII. viðauka, er flokkað sem reynsluflug vegna viðhalds í A-flokki, skal fá það viðurkennt í þeim tilgangi að uppfylla kröfur 1. liðar a-liðar í SPO.SPEC.MCF.115 þess viðauka. Í því tilviki skal flugrekandinn tryggja að flugstjórninn fái upplýsingar um hugsanlegan mismun á milli þeirra starfshátta, sem komið var á fyrir 25. september 2019, og þeirra skylda sem kveðið er á um í 5. þætti í E-kafla VIII. viðauka við þessa reglugerð, þ.m.t. þær skyldur sem eiga rætur sínar að rekja til tengdra verklagsreglna sem flugrekandinn setur.“

- 2) Ákvæðum I., II., III., IV., V., VI., VII. og VIII. viðauka við reglugerð (ESB) nr. 965/2012 er breytt í samræmi við viðaukann við þessa reglugerð.

2. gr.

Gildistökdagur og framkvæmd

Reglugerð þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

Eftirfarandi liðir viðaukans skulu gilda frá 25. september 2019:

- a-liður 4. liðar,
- b-liður 6. liðar,
- b-liður 8. liðar.

Eftirfarandi liðir í 4. lið viðaukans skulu gilda frá 5. nóvember 2020:

- c-liður,
- d-liður,
- e-liður,
- f-liður,
- g-liður,
- n-liður,
- q-liður.

⁽³⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1321/2014 frá 26. nóvember 2014 um áframhaldandi lofthæfi loftfara og annarra framleiðsluvara, hluta og búnaðar til flugs og um samþykki fyrir fyrirtækjum og starfsfólki á þessu sviði (Stjtið. ESB L 362, 17.12.2014, bls. 1).

Nr. 582

5. maí 2022

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Brussel 1. ágúst 2019.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,
Jean-Claude JUNCKER
forseti.

VIÐAUKI

Ákvæðum I., II., III., IV., VI., VII. og VIII. viðauka við reglugerð (ESB) nr. 965/2012 er breytt sem hér segir:

- 1) Ákvæðum I. viðauka (Skilgreiningar á hugtökum sem notuð eru í II.–VIII. viðauka) er breytt sem hér segir:
- Eftirfarandi liður 22a bætist við:

„22a) „hljóðriti“: brotþolinn flugriti sem notast við samsetningu af hljóðnemum og öðrum hljóðrænum og stafrænum einingum til að safna og skrá öll hljóð í stjórklefa og samskipti til, frá og á milli flugliða.“
 - Í stað 25. liðar kemur:

„25) „spillt flugbraut“: flugbraut þar sem verulegur hluti yfirborðs hennar (hvort sem það er á afmörkuðu svæði eða ekki), innan þeirrar lengdar og breiddar sem notuð er, er þákin einu eða fleiri efnum sem skráð eru í lýsingu á ástandi yfirborðs flugbrautar.“
 - Ákvæði 32. liðar falla brott.
 - Í stað 42. liðar kemur eftirfarandi:

„42) „þurr flugbraut“: flugbraut sem er hvorki með sýnilegan raka á yfirborðinu né heldur spillt innan þess svæðis sem nota skal.“
 - Eftirfarandi liður 49b bætist við:

„49b) „ferðriti“: brotþolinn flugriti sem notast við samsetningu af gagnagjöfum til að safna og skrá breytur sem endurspeglar ástand og afkastagetu loftfarsins.“
 - Eftirfarandi liður 49c bætist við:

„49c) „flugriti“: hvers konar skráningarbúnaður sem komið er fyrir í loftfarinu til að auðvelda öryggisrannsóknir á slysum eða flugatvikum.“
 - Eftirfarandi liður 70a bætist við:

„70a) „lendingarvegalengd við komutíma“ (LDTA): landingarvegalengd sem hægt er að ná við venjulega starfrækslu á grundvelli gagna um afkastagetu við landingu og tengdum verklagsreglum sem ákvarðaðar eru fyrir ríkjandi skilyrði við landingartíma.“
 - Eftirfarandi liður 103c bætist við:

„103c) „skýrsla um ástand flugbrautar“ (RCR): ítarleg, stöðluð skýrsla varðandi ástand yfirborðs flugbrautar og áhrif þess á afkastagetu flugvélarinnar við landingu og flugtak, sem lýst er með kóða fyrir ástand flugbrautar.“
 - Eftirfarandi liður 107a bætist við:

„107a) „sérstaklega undirbúin vetrarflugbraut“: flugbraut með þurrri, frosið yfirborð af samanþjöppuðum snjó eða is sem hefur verið meðhöndluð með sandi eða mól eða sem hefur verið meðhöndluð á vélrænan hátt til að bæta núning sviðnám flugbrautar.“
 - Í stað 128. liðar kemur:

„128) „blaut flugbraut“: flugbraut þar sem yfirborðið er sýnilega þakið allt að 3 mm raka eða vatni innan þess svæðis sem áætlað er að nota.“
- 2) Í stað II. viðbætis í II. viðauka (ARO-hluta) kemur eftirfarandi:

„II. viðbætur

REKSTRARFORSKRIFTIR (með fyrirvara um samþykkt skilyrði í rekstrarhandbókinni)			
Samskiptaupplýsingar útgáfufirvalds			
Símanúmer (¹): _____		Bréfasímanúmer: _____	
Tölvupóstfang: _____			
Flug- rekandaskírteini (²):	Nafn flugrekanda (³):	Dagsetning (⁴):	Undirskrift:
Starfar undir viðskiptaheitinu			
Rekstrarforskriftir #:			
Tegund loftfars (⁵):			
Skrásetningarmarki (⁶):			
Tegund starfrækslu: Starfræksla í ábataskyni			
<input type="checkbox"/> Farþegar	<input type="checkbox"/> Farmur	<input type="checkbox"/> Annað (⁷): _____	

Flugsvæði ⁽⁸⁾ :				
Sérstakar takmarkanir ⁽⁹⁾ :				
Sérstök samþykki:	Já	Nei	Forskrift ⁽¹⁰⁾	Athugasemdir
Hættulegur varningur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Starfræksla í lélegu skyggni			Flutningaflug ⁽¹¹⁾ ...	
Flugtak			RVR ⁽¹²⁾ : m	
Aðflug og landing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DA/H: fet RVR: m	
RVSM ⁽¹³⁾ <input type="checkbox"/> Á ekki við	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹⁴⁾ <input type="checkbox"/> Á ekki við	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Hámarksfjarflugstími ⁽¹⁵⁾ : mín.	
Leiðsöguforskriftir fyrir starfrækslu þar sem notast er við margþætta, hæfisbundna leiðsögu ⁽¹⁶⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁷⁾
Lágmarkskröfur um nákvæmni í flugleiðsögu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Starfræksla eins hreyfils flugvéla með hverfihreyfli að næturlagi eða við blindflugsskilyrði (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽¹⁸⁾	
Þyrluflug með aðstoð nætursjónkerfis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Híflingar með þyrlu	<input type="checkbox"/>			
Sjúkraflug með þyrlu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Starfræksla þyrlu á hafi úti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Þjálfun öryggis- og þjónustuliða ⁽¹⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Útgáfa staðfestingarvottorðs fyrir öryggis- og þjónustuliða ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Notkun EFB-forrita af gerð B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²¹⁾	
Áframhaldandi lofthæfi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²²⁾	
Annað ⁽²³⁾				

⁽¹⁾ Síma- og bréfasímanúmer lögbæra yfirvaldsins, þ.m.t. landskóði. Tölvupóstfang skal gefið upp, ef slikt er tiltækt.

⁽²⁾ Hér skal sett inn númer tilheyrandi flugrekandaskírteinis.

⁽³⁾ Hér skal sett inn skráð heiti flugrekanda og viðskiptaheiti flugrekanda, ef annað. Hér skal setja inn „starfar undir“ fyrir framan viðskiptaheitið.

⁽⁴⁾ Útgáfudagur rekstrarforskrifta (dd-mm-áááá) og undirskrift fulltrúa lögbærs yfirvalds.

⁽⁵⁾ Hér skal setja inn kóða Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um framleiðanda loftfars, tegund og röð eða aðalröð, ef tiltekin röð hefur verið tilgreind (t.d. Boeing-737-3K2 eða Boeing-777-232).

⁽⁶⁾ Skrásetningarkerkin eru annaðhvort tilgreind í rekstrarforskriftum eða í rekstrarhandbókinni. Í seinna tilvikinu verða tilheyrandi rekstrarforskriftir að visa til hlutaðeigandi síðu í rekstrarhandbókinni. Ef sérstök samþykki eiga ekki öll við um tegund loftfarsins má færa skrásetningarkerki loftfarsins í dálkinn „athugasemdir“ fyrir sérstaka samþykkið.

⁽⁷⁾ Hér skal tilgreina aðrar tegundir flutnings (t.d. sjúkraflug).

⁽⁸⁾ Hér skal gefa upp landfræðileg svæði þar sem starfræksla er heimiluð (með vísun í landfræðileg hnit eða tilteknar leiðir, flugupplýsingasvæði eða landamæri þjóðríkja eða landsvæða).

⁽⁹⁾ Hér skal gefa upp gildandi, sérstakar takmarkanir (t.d. einungis sjónflug (VFR), einungis að degi til o.s.frv.).

⁽¹⁰⁾ Í þennan dálk skal skrá rýmstu viðmiðanirnar fyrir hvert samþykki eða tegund samþykkis (með viðeigandi viðmiðun).

⁽¹¹⁾ Hér skal setja inn viðeigandi flokk nákvæmnisaðflugs: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB eða CAT IIIC. Hér skal setja inn lágmarksflugbrautarskyggni í metrum og ákvörðunarhæð í fetum. Ein lína er notuð fyrir hvern skráðan flokk aðflugs.

⁽¹²⁾ Hér skal setja inn samþykkt lágmarksflugbrautarskyggni við flugtak í metrum. Nota má eina línu fyrir hvert samþykki ef mismunandi samþykki hafa verið veitt.

⁽¹³⁾ Aðeins má haka við í kassann „á ekki við“ ef hámarksflughæð loftfars er undir fluglagi 290.

⁽¹⁴⁾ Fjarflug (ETOPS) á sem stendur aðeins við um tveggja hreyfla loftför. Því má haka við í kassann „á ekki við“ ef loftfarstegundin hefur færri eða fleiri en tvo hreyfla.

⁽¹⁵⁾ Hér má einnig skrá vegalengd þröskulds (í sjómílum), sem og gerð hreyfils.

(16)	Hæfisbundin leiðsaga (PBN): ein lína notuð fyrir hvert sérstakt samþykki fyrir margþættri, hæfisbundinni leiðsögu (t.d. RNP AR APCH) og viðeigandi takmarkanir skráðar í dálkana „Forskrift“ og/eða „Athugasemdir“. Samþykki, sem tengjast sérstökum verklagsreglum, fyrir sérstakri starfrækslu samkvæmt RNP AR APCH má skrá í rekstrarforskriftirnar eða rekstrarhandbókina. Í seinna tilvikinu verða tilheyrandi rekstrarforskriftir að vísa til hlutaðeigandi síðu í rekstrarhandbókinni.
(17)	Tilgreina skal hvort sérstaka samþykkið sé takmarkað við tiltekna flugbrautarenda eða flugvelli eða bæði.
(18)	Hér skal setja inn viðeigandi flugskrokks- eða hreyfilssamsetningu.
(19)	Heimild til að halda þjálfunamámskeið og próf, sem umsækjendur þurfa að ljúka til að hægt sé að gefa út staðfestingavottorð fyrir öryggis- og þjónustuliða, eins og tilgreint er í CC-hluta í V. viðauka við reglugerð (ESB) nr. 1178/2011.
(20)	Heimild til að gefa út staðfestingavottorð fyrir öryggis- og þjónustuliða, eins og tilgreint er í CC-hluta í V. viðauka við reglugerð (ESB) nr. 1178/2011.
(21)	Skráin yfir EFB-forrit af gerð B skal fylgja ásamt tilvísun í EFB-vélbúnaðinn (fyrir færanlegar rafrænar flugtöskur). Skráin er annaðhvort tilgreind í rekstrarforskriftunum eða í rekstrarhandbókinni. Í seinna tilvikinu verða tilheyrandi rekstrarforskriftir að vísa til hlutaðeigandi síðu í rekstrarhandbókinni.
(22)	Nafn þess einstaklings eða stofnunar sem ber ábyrgð á því að tryggja áframhaldandi lofhæfi loftfars og vísun í reglugerðina, sem inniheldur þessa kröfu, þ.e. G-kafla í I. viðauka (M-hluta) við reglugerð (ESB) nr. 1321/2014.
(23)	Hér má setja aðrar heimildir eða gögn með því að nota eina línu (eða reit með mörgum línur) fyrir hverri heimild (t.d. skammbrautarlendingar, starfræksla í bröttu aðflugi, stytt tilskilin landingarvegalengd, þyrfluflug að/frá almannahéillaða, þyrfluflug yfir ótryggu umhverfi sem staðsett er utan þéttbýlis, þyrfluflug án getu til að nauðlenda með öruggum hætti, starfræksla með auknum beygjuhalla, mesta leyfilega fjarlægð tveggja hreyfla flugvéla frá viðunandi flugvelli án fjarflugsleyfis). EASA-eyðublað nr. 139, 6. útgáfa.“

3) Ákvæðum III. viðauka (ORO-hluta) er breytt sem hér segir:

a) í stað f-liðar 3. liðar ORO.GEN.310 kemur eftirfarandi:

„3) að gefin sé skýrsla um allar bilanir eða tæknilegar bilanir sem eiga sér stað á meðan loftfarið er undir flugrekstrarstjórn þess til stofnunarinnar sem um getur í d-lið,“

b) Í stað ORO.SEC.100 kemur eftirfarandi:

„ORO.SEC.100 **Flugvernd í stjórnklefa — flugvélar**

a) Í flugvél með öruggri stjórnklefahurð skal vera hægt að læsa hurðinni og séð fyrir aðferðum sem öryggis- og þjónustuliðar fara eftir til að gera flugliðum viðvart um grunsamlegt athæfi eða brot sem framin eru í farþegaklefa og ógna öryggi flugvélarinnar.

b) Allar farþegaflugvélar sem notaðar eru við flutningaflug, sem hafa farþega um borð, skulu útbúnar samþykktri, öruggri stjórnklefahurð sem hægt er að læsa og taka úr lás frá vinnureit hvers flugmanns og er hönnuð þannig að hún uppfylli viðeigandi lofhæfiskröfur, ef slíkar flugvélar falla undir einhvern af eftirfarandi flokkum:

- 1) flugvélar með skráðan hámarksflugtaksmassa sem er yfir 54 500 kg,
- 2) flugvélar með skráðan hámarksflugtaksmassa sem er yfir 45 500 kg og með hámarksfjölda farþegasæta í sætafyrirkomulagi við starfrækslu fyrir fleiri en 19 eða
- 3) flugvélar með hámarksfjölda farþegasæta í sætafyrirkomulagi við starfrækslu sem er yfir 60.

c) Í öllum flugvélum sem eru með örugga stjórnklefahurð í samræmi við b-lið:

- 1) skal þessari hurð lokað áður en hreyflar eru ræstir fyrir flugtak og skal vera læst þegar þess er krafist, samkvæmt verklagsreglum við flugvernd eða af flugstjóranum, þar til hreyflar hafa verið stöðvaðir eftir landingu nema þegar nauðsynlegt er fyrir þá sem hafa til þess heimild að fara inn eða út í samræmi við flugverndaráætlun í hverju ríki fyrir sig,
- 2) skal vera búnaður til að vakta allt svæðið í kringum hurðina fyrir utan stjórnklefann frá hvorum vinnureit flugmanns sem er, að því marki sem nauðsynlegt er, til að bera kennsl á einstaklinga, sem óska þess að fá aðgang og greina grunsamlega hegðun eða hugsanlega ógnun.“

4) Ákvæðum IV. viðauka (CAT-hluta) er breytt sem hér segir:

a) Í stað CAT.GEN.MPA.195 kemur eftirfarandi:

„CAT.GEN.MPA.195 **Meðferð skráninga úr flugrita: varðveisla, framvísun, vernd og notkun**

a) Í kjölfar slyss, alvarlegs flugatviks eða atviks, sem rannsóknaryfirvaldið ber kennsl á, skal flugrekandi loftfars varðveita frumrit skráðra gagna úr flugritum í 60 daga eða þar til rannsóknaryfirvaldið gefur fyrirmæli um annað.

b) Flugrekandinn skal framkvæma virkniprófanir og mat á skráningum til að tryggja áframhaldandi nothæfi skráningarbúnaðarins sem á að vera um borð samkvæmt þessari reglugerð.

c) Flugrekandinn skal tryggja að skráningar á flugritabreytum og fjarskiptaboðum um gagnatengingu, sem flugritar eiga að skrá, séu varðveittar. Þegar flugriti er prófaður eða honum viðhaldið er hins vegar heimilt að þurrka út allt að einum klukkutíma af þeim skráningum sem elstar eru þegar prófun fer fram.

d) Flugrekandinn skal geyma og uppfæra gögn þar sem fram koma upplýsingar, sem eru nauðsynlegar til að umbreyta önnur fluggögnum í flugritabreytur, sem gefnar eru upp sem tækniupplýsingar.

e) Flugrekandinn skal gera allar varðveittar skráningar úr flugrita aðgengilegar ef lögbært yfirvald fer fram á það.

f) Án þess að þetta hafi áhrif á reglugerð (ESB) nr. 996/2010 og reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 2016/679 (*) gildir eftirfarandi:

- 1) Ekki skal birta eða nota hljóðupptökur úr flugritum nema það sé gert til að tryggja starfhæfi flugrita og að því tilskildu að öll eftirfarandi skilyrði séu uppfyllt:
 - i. fyrir liggja verklagsregla um meðferð slíkra hljóðupptaka og eftirrita þeirra,
 - ii. allir hlutaðeigandi flugverjar og viðhaldsstarfsfólk hafi áður veitt samþykki sitt,
 - iii. slíkar hljóðupptökur séu eingöngu notaðar til að viðhalda eða bæta öryggi.
- 1a) Þegar flugrekandinn skoðar hljóðupptökur úr flugrita til að tryggja starfhæfi flugrita skal hann tryggja að þessar hljóðupptökur brjóti ekki gegn friðhelgi einkalífsins og sjá til þess að þær séu ekki birtar eða notaðar í öðrum tilgangi en að tryggja starfhæfi flugrita.
- 2) Flugritabreytur eða fjarskiptaboð um gagnatengingu, sem flugriti skráir, skulu ekki notuð í öðrum tilgangi en þeim að rannsaka slys eða flugatvik sem skylt er að tilkynna um, nema slíkar skráningar uppfylli eitthvert eftirfarandi skilyrða:
 - i. þær eru eingöngu notaðar af flugrekandanum vegna atriða er varða lofthæfi eða viðhald,
 - ii. þær eru brenglaðar svo að ekki verði borin kennsl á neinn,
 - iii. þær eru birtar í samræmi við leyndarreglur.
- 3) Ekki skal birta eða nota myndir úr stjórklefa, sem teknar eru í flugrita, nema það sé gert til að tryggja starfhæfi flugrita og að því tilskildu að öll eftirfarandi skilyrði séu uppfyllt:
 - i. fyrir liggja verklagsregla um meðferð slíkra mynda,
 - ii. allir hlutaðeigandi flugverjar og viðhaldsstarfsfólk hafi áður veitt samþykki sitt,
 - iii. slíkar myndir séu eingöngu notaðar til að viðhalda eða bæta öryggi.
- 3a) Ef myndir úr stjórklefa, sem teknar eru í flugrita, eru skoðaðar til að tryggja starfhæfi flugrita gildir eftirfarandi:
 - i. þessar myndir skulu ekki birtar eða notaðar í öðrum tilgangi en að tryggja starfhæfi flugrita,
 - ii. ef líklegt er að líkamshlutar flugverja sjáist á myndunum skal flugrekandinn tryggja að þessar myndir brjóti ekki gegn friðhelgi einkalífsins.

(*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2016/679 frá 27. apríl 2016 um vernd einstaklinga í tengslum við vinnslu persónuupplýsinga og um frjálsa miðlun slíkra upplýsinga og niðurfellingu tilskipunar 95/46/EB (almenna persónuverndarreglugerðin) (Stjtið. ESB L 119, 4.5.2016, bls. 1).“

b) Ákvæðum CAT.OP.MPA.140 er breytt sem hér segir:

— Í stað a-liðar kemur eftirfarandi:

„a) Flugrekandinn skal ekki starfrækja tveggja hreyfla flugvél, nema með samþykki lögbærs yfirvalds, í samræmi við F-kafla í V. viðauka (SPA-hluta), á flugleið þar sem einhver hluti leiðarinnar liggur lengra frá viðunandi flugvelli, við staðalskilyrði og í logni, en einhver af neðangreindum vegalengdum sem eru viðeigandi fyrir viðkomandi tegund flugvélar:

- 1) fyrir flugvélar í afkastagetuflokki A með hámarksfjölda farþegasæta í sætafyrirkomulagi við starfrækslu (MOPSC) fyrir 20 eða fleiri: sú vegalengd sem flogin er á 60 mínútum við þann farflugshraða með einn hreyfil óstarfhæfan sem ákvarðaður er í samræmi við b-lið,
- 2) fyrir flugvélar í afkastagetuflokki A með hámarksfjölda farþegasæta í sætafyrirkomulagi við starfrækslu (MOPSC) fyrir 19 eða færri: sú vegalengd sem flogin er á 120 mínútum eða, með fyrirvara um samþykki lögbærs yfirvalds, allt að 180 mínútum fyrir þotur við þann farflugshraða með einn hreyfil óstarfhæfan sem ákvarðaður er í samræmi við b-lið,
- 3) fyrir flugvélar í afkastagetuflokki B eða C, hvort sem er styttra:
 - i. sú vegalengd sem flogin er á 120 mínútum við þann farflugshraða með einn hreyfil óstarfhæfan sem ákvarðaður er í samræmi við b-lið,
 - ii. 300 sjómílar.“

— Í stað d-liðar kemur eftirfarandi:

„d) Til að hljóta samþykkið, sem um getur í 2. lið a-liðar, skal flugrekandinn sýna fram á:

- 1) að settar hafa verið verklagsreglur fyrir gerð flugáætlna og brottför flugs,
- 2) að sértæk viðhaldsfyrirmæli og -ferli hafi verið innleidd og séu tilgreind í viðhaldsáætlun flugrekanda fyrir loftför, til að tryggja áætlað stíg áframhaldandi lofthæfis og áreiðanleika flugvélarinnar, þ.m.t. hreyfla hennar, í samræmi við I. viðauka (M-hluta) við reglugerð (ESB) nr. 1321/2014, þ.m.t.:
 - i. áætlun fyrir smurólúnotkun,
 - ii. vöktunaráætlun fyrir ástand hreyfils.“

c) Í stað CAT.OP.MPA.300 kemur eftirfarandi:

„CAT.OP.MPA.300 Aðflugs- og landingarskilyrði — flugvélar

Áður en flugstjórinn hefur aðflug til landingar skal hann:

- a) ganga úr skugga um að samkvæmt þeim upplýsingum sem honum eða henni eru tiltækar sé veður á flugvælinum og ástand flugbrautarinnar, sem fyrirhugað er að nota, með þeim hætti að hvorugt eigi að spilla öryggi í aðflugi, landingu eða fráflugi, með hliðsjón af upplýsingum um afkastagetu í rekstrarhandbók,
 - b) framkvæma mat á landingarvegalegd í samræmi við lið CAT.OP.MPA.303.“
- d) Eftirfarandi liður CAT.OP.MPA.301 bætist við:

„CAT.OP.MPA.301 Aðflugs- og landingarskilyrði — þyrlur

Áður en flugstjórinn hefur aðflug til landingar skal hann ganga úr skugga um að samkvæmt þeim upplýsingum sem honum eru tiltækar sé veður á flugvælinum og ástand lokaaðflugs- og flugtakssvæðis, sem fyrirhugað er að nota, með þeim hætti að hvorugt myndi spilla öryggi í aðflugi, landingu eða fráflugi, með hliðsjón af upplýsingum um afkastagetu í rekstrarhandbók.“

- e) Eftirfarandi liður CAT.OP.MPA.303 bætist við:

„CAT.OP.MPA.303 Athugun, meðan á flugi stendur, á landingarvegalegd við komutíma — flugvélar

- a) Ekki skal halda áfram aðflugi til landingar nema tiltæk landingarvegalegd á flugbrautinni, þar sem fyrirhugað er að lenda, sé a.m.k. 115% af landingarvegalegdinni, miðað við áætlaðan landingartíma, sem ákvörðuð er í samræmi við upplýsingar um afkastagetu fyrir mat á landingarvegalegd við komutíma (LDTA), og aðflugið til landingar sé framkvæmt með flugvélum í afkastagetuflokki A sem eru vottaðar í samræmi við aðra eftirfarandi vottunarskrifta, eins og tilgreint er í tegundarvottorðinu:
 - 1) CS-25 eða jafngildi,
 - 2) CS-23 á 4. þrepi með afkastagetuna „háhraði“ eða jafngildi þess.
 - b) Að því er varðar flugvélar í afkastagetuflokki A, aðrar en þær sem um getur í a-lið, skal ekki halda aðflugi til landingar áfram, nema í öðrum hvorum eftirfarandi aðstæðum:
 - 1) tiltæk landingarvegalegd á flugbrautinni, þar sem fyrirhugað er að lenda, er a.m.k. 115% af landingarvegalegdinni, miðað við áætlaðan landingartíma, sem ákvörðuð er í samræmi við upplýsingar um afkastagetu fyrir mat á landingarvegalegd við komutíma,
 - 2) ef upplýsingar um afkastagetu fyrir mat á landingarvegalegd við komutíma eru ekki til staðar skal tiltæk landingarvegalegd á flugbrautinni, þar sem fyrirhugað er að lenda, vera a.m.k. tilskilin landingarvegalegd, sem ákvörðuð er í samræmi við lið CAT.POL.A.230 eða lið CAT.POL.A.235, eftir því sem við á.
 - c) Að því er varðar flugvélar í afkastagetuflokki B skal ekki halda aðflugi til landingar áfram, nema í öðrum hvorum eftirfarandi aðstæðum:
 - 1) tiltæk landingarvegalegd á flugbrautinni, þar sem fyrirhugað er að lenda, er a.m.k. 115% af landingarvegalegdinni, miðað við áætlaðan landingartíma, sem ákvörðuð er í samræmi við upplýsingar um afkastagetu fyrir mat á landingarvegalegd við komutíma,
 - 2) ef upplýsingar um afkastagetu fyrir mat á landingarvegalegd við komutíma eru ekki til staðar skal tiltæk landingarvegalegd á flugbrautinni, þar sem fyrirhugað er að lenda, vera a.m.k. tilskilin landingarvegalegd, sem ákvörðuð er í samræmi við lið CAT.POL.A.330 eða lið CAT.POL.A.335, eftir því sem við á.
 - d) Að því er varðar flugvélar í afkastagetuflokki C skal ekki halda aðflugi til landingar áfram, nema í öðrum hvorum eftirfarandi aðstæðum:
 - 1) tiltæk landingarvegalegd á flugbrautinni, þar sem fyrirhugað er að lenda, er a.m.k. 115% af landingarvegalegdinni, miðað við áætlaðan landingartíma, sem ákvörðuð er í samræmi við upplýsingar um afkastagetu fyrir mat á landingarvegalegd við komutíma,
 - 2) ef upplýsingar um afkastagetu fyrir mat á landingarvegalegd við komutíma eru ekki til staðar skal tiltæk landingarvegalegd á flugbrautinni, þar sem fyrirhugað er að lenda, vera a.m.k. tilskilin landingarvegalegd, sem ákvörðuð er í samræmi við lið CAT.POL.A.430 eða lið CAT.POL.A.435, eftir því sem við á.
 - e) Upplýsingar um afkastagetu fyrir mat á landingarvegalegd við komutíma skulu byggðar á samþykktum gögnum í flughandbókinni. Ef samþykkt gögn í flughandbókinni eru ófullnægjandi með tilliti til mats á landingarvegalegd við komutíma skal bæta við þau öðrum gögnum, sem eru annaðhvort ákvörðuð í samræmi við gildandi vottunarstaðla fyrir flugvélar eða í samræmi við viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur sem gefnar eru út af Flugöryggisstofnuninni.
 - f) Flugrekandinn skal tilgreina í rekstrarhandbókinni upplýsingar um afkastagetu fyrir mat á landingarvegalegd við komutíma og forsendur sem beitt er við þróun hennar, þ.m.t. önnur gögn sem, í samræmi við e-lið, má nota til að bæta við gögnin sem er að finna í flughandbókinni.“
- f) Eftirfarandi liður CAT.OP.MPA.311 bætist við:

„CAT.OP.MPA.311 Skýrslugjöf um hemlunarskilyrði flugbrautar

Ef hemlunarskilyrði flugbrautar við landingarbrun eru ekki eins góð og það sem rekstraraðili flugvallar hefur gefið til kynna í skýrslunni um ástand flugbrautar (RCR) skal flugstjórinn tilkynna flugumferðarþjónustu um það eins fljótt og auðið er með sérstakri tilkynningu frá loftfari (AIREP).“

- g) Í stað d-liðar CAT.POL.A.105 kemur eftirfarandi:
 „d) Flugrekandinn skal taka tillit til nákvæmni í kortagerð þegar flugtakskröfur í viðeigandi kafla eru metnar.“
- h) Í lið CAT.POL.A.105 fellur e-liður brott.
- i) Í stað b-, c- og d-liðar í lið CAT.POL.A.215 kemur eftirfarandi:
 „b) Halli raunflugslóðar á flugleið skal vera jákvæður í a.m.k. 1000 fetum yfir öllu landi og hindrunum á leiðinni á allt að 9,3 km (5 sjómílna) breiðu belti á hvorn veg við áætlaðan feril.
 c) Á raunflugslóð á flugleið skal flugvélin geta haldið fluginu áfram úr farflugshæð til flugvallar þar sem unnt er að lenda í samræmi við lið CAT.POL.A.230 eða CAT.POL.A.235, eftir því sem við á. Á raunflugslóð á flugleið skal lóðrétt hindranabil vera a.m.k. 2000 fet yfir öllu landi og hindrunum á leiðinni á allt að 9,3 km (5 sjómílna) breiðu belti á hvorn veg við áætlaðan feril, að teknu tilliti til eftirfarandi þátta:
 1) gert er ráð fyrir að hreyfillinn verði óstarfhæfur á versta stað á leiðinni,
 2) tillit er tekið til áhrifa vinda á flugslóðina,
 3) snögglosun eldsneytis er leyfileg ef öruggt verklag er viðhaft og að því marki að hægt sé að komast á flugvöllinn, þar sem gert er ráð fyrir að flugvélin lendi eftir að hreyfillinn verður óstarfhæfur, með þeim eldsneytisbirgðum sem krafist er í lið CAT.OP.MPA.150, sem er viðeigandi fyrir varaflugvöll,
 4) flugvöllurinn, þar sem gert er ráð fyrir að flugvélin lendi eftir að hreyfillinn verður óstarfhæfur, skal uppfylla eftirfarandi skilyrði:
 i. kröfum um afkastagetu, miðað við áætlaðan landingarmassa, er fullnægt,
 ii. veðurlýsingar eða veðurspár og skýrslur um ástand flugbrautarinnar gefa til kynna að unnt verði að lenda á öruggan hátt á áætluðum landingartíma,
 5) ef flughandbókin inniheldur ekki gögn um raunflugslóð á flugleið, skal minnka heildarflugslóð flugvélar á flugleið með einn hreyfil óstarfhæfan um 1,1% klifurhalla fyrir tveggja hreyfla flugvélar, um 1,4% fyrir þriggja hreyfla flugvélar og um 1,6% fyrir fjögurra hreyfla flugvélar.
 d) Flugrekandinn skal breikka beltin, sem kveðið er á um í b- og c-lið, í 18,5 km (10 sjómílar) ef nákvæmni í flugleiðsögu nær ekki a.m.k. leiðsöguforskrift RNAV 5.“
- j) Í stað liðar CAT.POL.A.220 kemur eftirfarandi:
 „**CAT.POL.A.220 Á flugleið — flugvélar með þrjá hreyfla eða fleiri, tveir hreyflar óstarfhæfir**
 a) Flugvél með þrjá hreyfla eða fleiri skal eigi vera fjær en svo frá flugvelli, sem uppfyllir kröfur liðar CAT.POL.A.230 eða a-liðar CAT.POL.A.235 um áætlaðan landingarmassa, að unnt sé að ná þangað á áætluðum ferli á 90 mínútum, með alla hreyfla virka við farflugsafli eða -kný, eins og við á, við staðalhita í logni, nema kröfur b- til f-liðar séu uppfylltar.
 b) Gögn um raunflugslóð á flugleið með tvo hreyfla óstarfhæfa skulu gera flugvélinni kleift að halda fluginu áfram við þau veðurskilyrði sem búist er við, frá þeim stað þar sem gert er ráð fyrir að tveir hreyflar bili á sama tíma, til flugvallar þar sem unnt er að lenda og stöðva vélina að fullu með því að nota tilskilið verklag fyrir landingu með tvo hreyfla óstarfhæfa. Á raunflugslóð á flugleið skal lóðrétt hindranabil vera a.m.k. 2000 fet yfir öllu landi og hindrunum á leiðinni á allt að 9,3 km (5 sjómílna) breiðu belti á hvorn veg við áætlaðan feril. Í þeirri hæð og við veðurskilyrði þar sem nauðsynlegt er að starfrækja ísvarkerfín skal taka tillit til áhrifa af notkun þeirra á raunflugslóð á flugleið. Ef nákvæmni í flugleiðsögu nær ekki a.m.k. leiðsöguforskrift RNAV 5, skal flugrekandinn breikka framangreint belti, sem kveðið er á um í öðrum málslið, í 18,5 km (10 sjómílar).
 c) Gera skal ráð fyrir því að hreyflarnir tveir bili á versta stað á þeim hluta leiðarinnar þar sem flugvélin er í meira en 90 mínútna fjarlægð frá flugvellinum sem um getur í a-lið, með alla hreyfla virka við farflugsafli eða -kný, eftir því sem við á, við staðalhita í logni.
 d) Raunflugslóðin skal hafa jákvæðan halla í 1500 fetum yfir flugvelli þar sem ráðgert er að lenda eftir að tveir hreyflar hafa bilað.
 e) Snögglosun eldsneytis er leyfileg ef öruggt verklag er viðhaft og að því marki að hægt sé að komast á flugvöllinn með þeim eldsneytisbirgðum sem krafist er í f-lið.
 f) Áætlaður massi flugvélarinnar, á þeim stað þar sem gert er ráð fyrir að tveir hreyflar bili, skal ekki vera minni en svo að nægilegt eldsneyti sé eftir til að halda áfram til flugvallar, þar sem gert er ráð fyrir að lenda, og skal flugvélin koma í a.m.k. 450 m hæð (1500 feta hæð) beint yfir landingarsvæðið og fljúga í þeirri hæð í 15 mínútur eftir það við farflugsafli eða -kný, eins og við á.“
- k) Í stað liðar CAT.POL.A.230 kemur eftirfarandi:
 „**CAT.POL.A.230 Landing — þurrar flugbrautir**
 a) Landingarmassi flugvélarinnar á áætluðum landingartíma á ákvörðunarflugvelli og öllum varaflugvöllum, sem er ákvarðaður í samræmi við a-lið CAT.POL.A.105, skal vera þannig að hægt sé að framkvæma stöðvunarlandingu úr 50 fetum yfir þröskuldi:
 1) þegar um er að ræða flugvélar knúnar þotuhreyflum: innan við 60% af tiltækri landingarvegalegd (LDA),
 2) þegar um er að ræða flugvélar knúnar skrófuhverfihreyflum: innan við 70% af tiltækri landingarvegalegd,

- 3) Þrátt fyrir 1. og 2. lið a-liðar, þegar um er að ræða flugvélar sem eru samþykktar fyrir landingar með styttri landingarvegalegd samkvæmt lið CAT.POL.A.255: innan við 80% af tiltækri landingarvegalegd.
- b) Þegar um er að ræða starfrækslu í bröttu aðflugi skal flugrekandinn nota gögn um landingarvegalegdir, sem eru leiðrétt í samræmi við 1. eða 2. lið a-liðar, eftir því sem við á, á grundvelli lágmarkshæðar yfir ímynduðum hindrunum sem er minni en 60 fet en ekki minni en 35 fet, og skal uppfylla ákvæði liðar CAT.POL.A.245.
- c) Þegar um er að ræða starfrækslu með skammbrautarlendingu skal flugrekandinn nota gögn um landingarvegalegdir, sem eru leiðrétt í samræmi við 1. eða 2. lið a-liðar eftir því sem við á, og uppfylla ákvæði liðar CAT.POL.A.250.
- d) Þegar landingarmassi er ákvarðaður skal flugrekandinn taka tillit til eftirfarandi:
 - 1) að ekki sé reiknað með meira en 50% af mótvindsstuðli eða ekki minna en 150% af meðvindsstuðli,
 - 2) leiðréttingar eins og kveðið er á um í flughandbókinni.
- e) Þegar flugvél er send af stað í flug skal flugvélin annaðhvort:
 - 1) lenda á hagstæðustu flugbrautinni í logni eða
 - 2) lenda á þeirri flugbraut, sem líklegast er að henni verði ætluð með tilliti til líklegs vindhraða og -áttar, stjórnunar-eiginleika flugvélarinnar á jörðu niðri og annarra aðstæðna, s.s. landingartækja og landslags.
- f) Ef flugrekandinn getur ekki farið að 2. lið e-liðar um ákvörðunarflugvöll skal aðeins senda flugvélin af stað ef tilgreindur er varaflugvöllur sem gerir kleift að uppfylla að öllu leyti annað hvort:
 - 1) ákvæði a- til d-liðar, ef flugbrautin er þurr á áætluðum komutíma eða
 - 2) ákvæði a- til d-liðar í lið CAT.POL.A.235, ef flugbrautin er blaut eða spillt á áætluðum komutíma.“

l) Í stað liðar CAT.POL.A.235 kemur eftirfarandi:

„CAT.POL.A.235 Landing — blautar og spilltar flugbrautir

- a) Ef viðeigandi veðurlýsingar eða veðurspár, eða hvort tveggja, gefa til kynna að flugbraut kunni að vera blaut á fyrirhuguðum komutíma skal tiltæk landingarvegalegd vera ein eftirfarandi vegalegda:
 - 1) landingarvegalegd, sem kveðið er á um í flughandbókinni og notuð er fyrir flugbrautir sem eru blautar á hlaðfarartíma, en þó ekki styttri en sú vegalegd sem krafist er skv. 1. eða 2. lið a-liðar CAT.POL.A.230, eftir því sem við á,
 - 2) ef ekki er kveðið á um landingarvegalegd í flughandbókinni sem nota á fyrir flugbrautir sem eru blautar á hlaðfarartíma: a.m.k. 115% af tilskilinni landingarvegalegd, sem ákvörðuð er í samræmi við lið 1. eða 2. lið a-liðar CAT.POL.A.230, eftir því sem við á,
 - 3) landingarvegalegd sem er styttri en sú sem krafist er skv. 2. lið a-liðar en þó ekki styttri en krafist er skv. 1. eða 2. lið a-liðar CAT.POL.A.230, eftir því sem við á, ef flugbrautin hefur sérstaka eiginleika sem bæta núningsmótstöðu og í flughandbókinni eru sérstakar viðbótarupplýsingar um landingarvegalegd fyrir þá tegund flugbrautar,
 - 4) þrátt fyrir ákvæði 1., 2. og 3. liðar a-liðar fyrir flugvélar sem eru samþykktar fyrir starfrækslu við styttri landingarvegalegd samkvæmt lið CAT.POL.A.255: sú landingarvegalegd sem ákvörðuð er í samræmi við B-lið v. liðar 2. liðar b-liðar í lið CAT.POL.A.255.
- b) Ef viðeigandi veðurlýsingar eða veðurspár gefa til kynna að flugbraut kunni að vera spillt á áætluðum komutíma skal tiltæk landingarvegalegd vera ein eftirfarandi vegalegda:
 - 1) a.m.k. sú sama og ákvörðuð er í samræmi við a-lið eða a.m.k. 115% af þeirri landingarvegalegd sem ákvörðuð er í samræmi við samþykkt gögn um landingarvegalegd á spilltri braut eða sambærileg gögn, eftir því hvort er lengra,
 - 2) á sérstaklega undirbúnum vetrarflugbrautum er heimilt að nota landingarvegalegd sem er styttri en krafist er skv. 1. lið b-liðar en þó ekki styttri en sú sem krafist er samkvæmt a-lið, ef sérstakar viðbótarupplýsingar um landingarvegalegdir á spilltum flugbrautum er að finna í flughandbókinni. Slík landingarvegalegd skal vera a.m.k. 115% af landingarvegalegdinni sem kemur fram í flughandbókinni.
- c) Þrátt fyrir ákvæði b-liðar er ekki nauðsynlegt að beita 15% aukningu ef hún er þegar innifalin í samþykktum gögnum um landingarvegalegd eða sambærilegum gögnum.
- d) Að því er varðar a- og b-lið gilda viðmiðanirnar í b-, c- og d-lið liðar CAT.POL.A.230 til samræmis við það.
- e) Þegar flugvél er send af stað í flug skal flugvélin annaðhvort:
 - 1) lenda á hagstæðustu flugbrautinni í logni eða
 - 2) lenda á þeirri flugbraut, sem líklegast er að henni verði ætluð með tilliti til líklegs vindhraða og -áttar, stjórnunar-eiginleika flugvélarinnar á jörðu niðri og annarra aðstæðna, s.s. landingartækja og landslags.
- f) Ef flugrekandinn getur ekki farið að 1. lið e-liðar um ákvörðunarflugvöll, þar sem viðeigandi veðurlýsingar eða veðurspár gefa til kynna að flugbraut kunni að vera spillt á áætluðum komutíma og þar sem landing er háð tilteknum vindstuðli, má aðeins senda flugvélin af stað ef tilgreindir eru tveir varaflugvellir.
- g) Ef flugrekandinn getur ekki farið að 2. lið e-liðar um ákvörðunarflugvöll, þar sem viðeigandi veðurlýsingar eða veðurspár gefa til kynna að flugbraut kunni að vera blaut eða spillt á áætluðum komutíma má aðeins senda flugvélin af stað ef tilgreindur er varaflugvöllur.

- h) Að því er varðar f- og g-lið skal tilgreindur varaflugvöllur eða varaflugvellir gera kleift að uppfylla annaðhvort:
- 1) ákvæði a- til d-liðar í lið CAT.POL.A.230, ef flugbrautin er þurr á áætluðum komutíma eða
 - 2) ákvæði a- til d-liðar í lið CAT.POL.A.235, ef flugbrautin er blaut eða spillt á áætluðum komutíma.“
- m) Eftirfarandi liður 11a bætist við b-lið CAT.POL.A.250:
„11a) landing með styttri tilskilinni landingarvegalegd í samræmi við lið CAT.POL.A.255 er bönnuð.“
- n) Eftirfarandi liður CAT.POL.A.255 bætist við:
„**CAT.POL.A.255 Leyfi til að lenda þar sem notast er við stytta tilskilda landingarvegalegd**
- a) Flugrekanda er heimilt að framkvæma landingar með innan við 80% af tiltækri landingarvegalegd ef eftirfarandi skilyrði eru uppfyllt:
 - 1) flugvélin hefur hámarksfjölda farþegasæta í sætafyrirkomulagi við starfrækslu fyrir 19 eða færri,
 - 2) flughandbókin inniheldur yfirlýsingu um að flugvélin geti komið til greina fyrir styttri tilskilinni landingarvegalegd,
 - 3) flugvélin er notuð í óreglubundnu flutningaflugi samkvæmt pöntun,
 - 4) landingarmassi flugvélarinnar gerir kleift að framkvæma stöðvunarlandingu innan styttrar landingarvegalegdar,
 - 5) flugrekandinn hefur fengið fyrirframleyfi frá lögbæra yfirvaldinu.
 - b) Til að hljóta leyfið, sem um getur í 5. lið a-liðar, skal flugrekandinn sýna fram á að um sé að ræða aðrar hvorar af eftirfarandi aðstæðum:
 - 1) að áhættumat hafi verið framkvæmt til að staðfesta að náðst hafi öryggisstig sem jafngildir því sem um getur í 1. eða 2. lið a-liðar CAT.POL.A.230, eftir því sem við á,
 - 2) að eftirtalin skilyrði séu uppfyllt:
 - i. sértækt aðflugsverklag, s.s. bratt aðflug, áætluð lágmarkshæð yfir ímynduðum hindrunum sem eru hærrí en 60 fet eða minni en 35 fet, starfræksla í lélegu skyggni, aðflug sem fellur ekki undir viðmiðanir um stöðugt aðflug sem er samþykkt samkvæmt a-lið CAT.OP.MPA.115, er bannað,
 - ii. skammbrautarlandingar í samræmi við lið CAT.POL.A.250 eru bannaðar,
 - iii. landing á spilltum flugbrautum er bönnuð,
 - iv. fullnægjandi ferli hefur verið komið á fót fyrir flugliða að því er varðar þjálfun, hæfnimat og vöktun,
 - v. flugrekandinn hefur komið á fót áætlan um greiningu á landingum á flugvelli (e. *aerodrome landing analysis programme* (ALAP)) til að tryggja að eftirfarandi skilyrði séu uppfyllt:
 - A) ekki er gert ráð fyrir meðvind á áætluðum komutíma,
 - B) ef gert er ráð fyrir að flugbrautin sé blaut á áætluðum komutíma skal landingarvegalegdin við brottför flugs annaðhvort ákvörðuð í samræmi við a- eða b-lið CAT.OP.MPA.303, eftir því sem við á, eða vera 115% af landingarvegalegdinni sem ákvörðuð er fyrir þurrar flugbrautir, hvor heldur sem er lengri,
 - C) ekki er gert ráð fyrir spilltri flugbraut á áætluðum komutíma,
 - D) ekki er gert ráð fyrir óhagstæðum veðurskilyrðum á áætluðum komutíma,
 - vi. allur búnaður sem hefur áhrif á landingargetu er starfhæfur áður en flug hefst,
 - vii. flugáhöfnin samanstendur af a.m.k. tveimur flugmönnum með réttindi og hæfi sem hafa nýlega reynslu af landingum með styttri tilskilinni landingarvegalegd,
 - viii. á grundvelli ríkjandi aðstæðna fyrir fyrirhugað flug skal flugstjórinn taka endanlega ákvörðun um hvort framkvæma eigi landingu með styttri tilskilinni landingarvegalegd og er honum eða henni heimilt að ákveða að gera það ekki ef hann eða hún telur það vera í öryggisskyni,
 - ix. önnur skilyrði á flugvöllinum, ef lögbæra yfirvaldið sem hefur vottað flugvöllinn tekur slíkt fram, að teknu tilliti til landslagseinkenna á aðflugssvæðinu, tiltækra leiðsögutækja fyrir aðflug, atriða sem taka þarf til greina í tengslum við fráflug eða við landingu sem óvænt er hætt við (e. *balked landing*).“

o) Í stað liðar CAT.POL.A.330 kemur eftirfarandi:
„**CAT.POL.A.330 Landing — þurrar flugbrautir**

 - a) Landingarmassi flugvélarinnar á áætluðum landingartíma á ákvörðunarflugvelli og öllum varaflugvöllum, sem er ákvarðaður í samræmi við a-lið CAT.POL.A.105, skal vera þannig að hægt sé að framkvæma stöðvunarlandingu úr 50 fetum yfir þröskuldi, á innan við 70% af tiltækri landingarvegalegd.
 - b) Þrátt fyrir a-lið og ef farið er að lið CAT.POL.A.355 skal landingarmassi flugvélarinnar á áætluðum landingartíma á ákvörðunarflugvelli, sem er ákvarðaður í samræmi við a-lið CAT.POL.A.105, vera þannig að hægt sé að framkvæma stöðvunarlandingu úr 50 fetum yfir þröskuldi, á innan við 80% af tiltækri landingarvegalegd.
 - c) Þegar landingarmassinn er ákvarðaður skal flugrekandinn taka tillit til eftirfarandi:
 - 1) hæð flugvallarins yfir sjávarmáli,

- 2) að ekki sé reiknað með meira en 50% af mótvindsstuðli eða ekki minna en 150% af meðvindsstuðli,
 - 3) gerðar yfirborðs flugbrautar,
 - 4) halla flugbrautar í lendingarátt.
- d) Þegar um er að ræða starfrækslu í bröttu aðflugi skal flugrekandinn nota gögn um lendingarvegalengdir, sem eru leiðrétt í samræmi við a-lið, á grundvelli lágmarkshæðar yfir ímynduðum hindrunum sem er minni en 60 fet en ekki minni en 35 fet, og skal uppfylla ákvæði liðar CAT.POL.A.345.
 - e) Þegar um er að ræða skammbrautarlendingu skal flugrekandinn nota gögn um lendingarvegalengdir, sem eru leiðrétt í samræmi við a-lið, og uppfylla ákvæði liðar CAT.POL.A.350.
 - f) Þegar flugvél er send af stað í flug skal flugvélina annaðhvort:
 - 1) lenda á hagstæðustu flugbrautinni í logni eða
 - 2) lenda á þeirri flugbraut, sem líklegast er að henni verði ætluð, með tilliti til líklegs vindhraða og -áttar, stjórnunar-eiginleika flugvélarinnar á jörðu niðri og annarra aðstæðna, s.s. lendingartækja og landslags.
 - g) Ef flugrekandinn getur ekki farið að 2. lið f-liðar um ákvörðunarflugvöll skal aðeins senda flugvélina af stað ef tilgreindur er varaflugvöllur sem uppfyllir að öllu leyti a- til f-lið.“
- p) Í stað liðar CAT.POL.A.335 kemur eftirfarandi:
- „CAT.POL.A.335 Lending — blautar og spilltar flugbrautir**
- a) Ef viðeigandi veðurlýsingar eða veðurspár gefa til kynna að flugbraut kunni að vera blaut á áætluðum komutíma skal tiltæk lendingarvegalengd vera ein eftirfarandi vegalengda:
 - 1) lendingarvegalengd, sem kveðið er á um í flughandbókinni og notuð er fyrir flugbrautir sem eru blautar á hlaðfarartíma, en þó ekki styttri en sú sem krafist er samkvæmt lið CAT.POL.A.330,
 - 2) ef ekki er kveðið á um lendingarvegalengd í flughandbókinni sem nota á fyrir flugbrautir sem eru blautar á hlaðfarartíma: a.m.k. 115% af tilskilinni lendingarvegalengd, sem ákvörðuð er í samræmi við a-lið CAT.POL.A.330,
 - 3) lendingarvegalengd sem er styttri en sú sem krafist er skv. 2. lið a-liðar en þó ekki styttri en sú sem krafist er samkvæmt a-lið CAT.POL.A.330, eftir því sem við á, ef flugbrautin hefur sérstaka eiginleika sem bæta núningsmótstöðu og í flughandbókinni eru sérstakar viðbótarupplýsingar um lendingarvegalengd fyrir þá tegund flugbrautar,
 - 4) þrátt fyrir ákvæði 1., 2. og 3. liðar a-liðar, þegar um er að ræða flugvélar sem eru samþykktar fyrir lendingar með styttri lendingarvegalengd samkvæmt lið CAT.POL.A.355: sú lendingarvegalengd sem ákvörðuð er í samræmi við iii. lið 7. liðar b-liðar CAT.POL.A.355.
 - b) Ef viðeigandi veðurlýsingar eða veðurspár gefa til kynna að flugbraut kunni að vera spillt á áætluðum komutíma skal lendingarvegalengd ekki vera lengri en tiltæk lendingarvegalengd. Flugrekandinn skal tilgreina í rekstrarhandbókinni hvaða gögn um lendingarvegalengd eigi að nota.“
- q) Eftirfarandi liður CAT.POL.A.355 bætist við:
- „CAT.POL.A.355 Leyfi til að lenda þar sem notast er við stytta tilskilda lendingarvegalengd**
- a) Starfræksla með lendingarmassa flugvélar sem gerir kleift að framkvæma stöðvunarlendingu á innan við 80% af tiltækri lendingarvegalengd krefst fyrirframleyfis frá lögbæru yfirvaldi. Slíkt leyfi skal fengið fyrir hverja þá flugbraut þar sem framkvæmd er lending þar sem notast er við stytta tilskilda lendingarvegalengd.
 - b) Til að fá leyfið, sem um getur í a-lið, skal flugrekandinn framkvæma áhættumat til að staðfesta að náðst hafi öryggisstig sem jafngildir því sem um getur í a-lið CAT.POL.A.330 og að a.m.k. eftirfarandi skilyrði séu uppfyllt:
 - 1) ríkið þar sem flugvöllurinn er hefur ákvarðað að vegna almannahagsmuna og reksturs sé þörf á slíku flugi, annaðhvort vegna þess að flugvöllurinn er afskekktur eða að landfræðilegar takmarkanir séu á því að framlengja flugbrautina,
 - 2) skammbrautarlendingar í samræmi við lið CAT.POL.A.350 og aðflug, sem fellur ekki undir viðmiðanir um stöðugt aðflug sem er samþykkt samkvæmt a-lið CAT.OP.MPA.115, er bannað,
 - 3) lending á spilltum flugbrautum er bönnuð,
 - 4) sérstök aðferð fyrir eftirlit með snertisvæðinu er skilgreind í rekstrarhandbókinni og komið í framkvæmd og skal þessi aðferð fela í sér fullnægjandi leiðbeiningar um það þegar hætt er við lendingu og lendingar sem óvænt er hætt við þegar ekki er hægt að ná brautarsnertingu á skilgreindu svæði,
 - 5) komið hefur verið á fót viðunandi flugvallartengdri þjálfunar- og prófunaráætlun fyrir flugliða,
 - 6) flugliðar hafa réttindi og hæfi og nýlega reynslu í lendingum þar sem notast er við stytta tilskilda lendingarvegalengd á hlutaðeigandi flugvelli,
 - 7) flugrekandinn hefur komið á fót áætlun um greiningu á lendingum á flugvelli (ALAP) til að tryggja að eftirfarandi skilyrði séu uppfyllt:
 - i. ekki er gert ráð fyrir meðvind á áætluðum komutíma,

- ii. ef gert er ráð fyrir að flugbrautin sé blaut á áætluðum komutíma skal lendingarvegalengdin við brottför flugs annaðhvort ákvörðuð í samræmi við c-lið CAT.OP.MPA.303 eða vera 115% af lendingarvegalengdinni sem ákvörðuð er fyrir þurrar flugbrautir, hvor heldur sem er lengri,
 - iii. ekki er gert ráð fyrir spilltri flugbraut á áætluðum komutíma,
 - iv. ekki er gert ráð fyrir óhagstæðum veðurskilyrðum á áætluðum komutíma,
- 8) verklagsreglur eru í gildi til að tryggja:
- i. að allur búnaður, sem hefur áhrif á lendingargetu og lendingarvegalengd, sé starfhæfur áður en flug hefst,
 - ii. að flugliðar noti hraðalækkunarbúnað á réttan hátt,
- 9) sértækum viðhaldsfyrirmælum og verklagsreglum hefur verið komið á fót fyrir hraðalækkunarbúnað flugvélar til að auka áreiðanleika þessara kerfa,
- 10) lokaaðflug og landing fer aðeins fram við sjónflugsskilyrði,
- 11) önnur skilyrði á flugvellinum, ef lögþæra yfirvaldið sem hefur vottað flugvöllinn tekur slíkt fram, að teknu tilliti til landslagseinkenna á aðflugssvæðinu, tiltækra leiðsögutækja fyrir aðflug, atriða sem taka þarf til greina í tengslum við fráflug eða landingar sem óvænt er hætt við.“
- r) Í stað d- og e-liðar CAT.POL.A.415 komi eftirfarandi:
- „d) Breikka skal beltið, sem kveðið er á um í a-lið, í 18,5 km (10 sjómílar) ef nákvæmni í flugleiðsögu nær a.m.k. ekki leiðsöguforskrift RNAV 5.
- e) Snögglosun eldsneytis er leyfileg ef öruggt verklag er viðhaft og að því marki að hægt sé að komast á flugvöllinn, þar sem gert er ráð fyrir að flugvélin lendi eftir að hreyfillinn verður óstarfhæfur, með þeim eldsneytisbirgðum sem krafist er í samræmi við lið CAT.OP.MPA.150, sem er viðeigandi fyrir varaflugvöll.“
- s) Í stað liðar CAT.POL.A.420 kemur eftirfarandi:
- „CAT.POL.A.420 Á flugleið — flugvélar með þrjú hreyfla eða fleiri, tveir hreyflar óstarfhæfir**
- a) Flugvél með þrjú hreyfla eða fleiri skal eigi vera fjær en svo frá flugvelli, sem uppfyllir gildandi kröfur liðar CAT.POL.A.430 um áætlaðan lendingarmassa, að unnt sé að ná þangað á 90 mínútum, með alla hreyfla virka við farflugsafli eða -kný, eins og við á, við staðalhita í logni, nema kröfur b- til e-liðar séu uppfylltar.
- b) Á flugslóð, sem gefin er upp fyrir flugvél með tvo hreyfla óstarfhæfa, skal vera mögulegt að fljúga áfram við þau veðurskilyrði sem búist var við og fljúga yfir allar hindranir á 9,3 km (5 sjómílna) breiðu belti á hvorn veg við áætlaðan feril með a.m.k. 2000 feta lóðrétt hindranabil til flugvallar sem uppfyllir gildandi kröfur um afköst miðað við áætlaðan lendingarmassa.
- c) Gera skal ráð fyrir því að hreyflarnir tveir bili á versta stað á þeim hluta leiðarinnar þar sem flugvélin er í meira en 90 mínútna fjarlægð frá flugvellinum sem um getur í a-lið, með alla hreyfla virka við farflugsafli eða -kný, eftir því sem við á, við staðalhita í logni.
- d) Áætlaður massi flugvélarinnar, á þeim stað þar sem gert er ráð fyrir að tveir hreyflar bili, má ekki vera minni en svo að nægilegt eldsneyti sé eftir til að halda áfram til flugvallar, þar sem gert er ráð fyrir að lenda, og skal flugvélin koma í a.m.k. 450 m hæð (1500 feta hæð) beint yfir lendingarsvæðið og fljúga í þeirri hæð í 15 mínútur eftir það við farflugsafli eða -kný, eins og við á.
- e) Tiltækur stighraði flugvélarinnar skal vera 150 fetum minni á mínútu en tilgreindur stighraði.
- f) Breikka skal beltið, sem kveðið er á um í b-lið, í 18,5 km (10 sjómílar) ef nákvæmni í flugleiðsögu nær a.m.k. ekki leiðsöguforskrift RNAV 5.
- g) Snögglosun eldsneytis er leyfileg ef öruggt verklag er viðhaft og að því marki að hægt sé að komast á flugvöllinn með þeim eldsneytisbirgðum sem krafist er í d-lið.“
- t) Í stað 4. liðar a-liðar CAT.POL.A.430 kemur eftirfarandi:
- „4) halla flugbrautar í lendingarátt.“
- u) Í stað a-liðar í CAT.POL.A.435 kemur eftirfarandi:
- „a) Ef viðeigandi veðurlýsingar eða veðurspár gefa til kynna að flugbraut kunni að vera blaut á áætluðum komutíma skal tiltæk lendingarvegalengd vera ein eftirfarandi vegalengda:
- 1) lendingarvegalengd, sem kveðið er á um í flughandbókinni og notuð er fyrir flugbrautir sem eru blautar á hlaðfarartíma, en þó ekki styttri en sú sem krafist er samkvæmt lið CAT.POL.A.430,
 - 2) ef ekki er kveðið á um lendingarvegalengd í flughandbókinni sem nota á fyrir flugbrautir sem eru blautar á hlaðfarartíma: a.m.k. 115% af tilskilinni lendingarvegalengd, sem ákvörðuð er í samræmi við lið CAT.POL.A.430.“
- v) Eftirfarandi i-liður bætist við CAT.IDE.A.185:
- „i) Flugvélar með skráðan hámarksflugtaksmassa sem er yfir 27 000 kg með sérstakt lofthæfivottorð, sem gefið var út í fyrsta sinn 5. september 2022 eða síðar, skulu búnar varaafgjafa sem hljóðritinn og umhverfishljóðneminn í stjórnklefanum skipta sjálfvirkt yfir á ef allt annað afl til hljóðritans rofnar.“
- w) Eftirfarandi liður CAT.IDE.A.191 bætist við:

„CAT.IDE.A.191 Léttur flugriti

- a) Flugvélar með hverfihreyflum, með skráðan hámarksflugtaksmassa upp á 2250 kg eða meira, og flugvélar með hámarksfjölda farþegasæta í sætafyrirkomulagi við starfrækslu fyrir fleiri en níu skulu útbúnar flugrita ef öll eftirfarandi skilyrði eru uppfyllt:
- 1) þær eru ekki innan gildissviðs a-liðar CAT.IDE.A.190,
 - 2) þær eru með sérstakt lofthæfivottorð sem gefið var út í fyrsta sinn 5. september 2022 eða síðar.
- b) Flugritinn skal skrá, með flugritagögnum eða myndum, upplýsingar sem eru fullnægjandi til að ákvarða flugslóðina og hraða loftfarsins.
- c) Flugritinn skal a.m.k. geta geymt flugritagögnin og myndirnar sem hann skráði síðustu fimm klukkustundirnar.
- d) Flugritinn skal hefja sjálfvirka skráningu áður en flugvélin getur hreyfst fyrir eigin afli og sjálfkrafa hætta skráningu þegar flugvélin getur ekki lengur hreyfst fyrir eigin afli.
- e) Ef flugritinn skráir myndir eða hljóð úr stjórnklefanum þá verður að vera aðgerð sem flugstjórinn getur stjórnað og sem breytir mynda- og hljóðskráningum, sem gerðar voru áður en þessi aðgerð var virkjuð, þannig að ekki sé hægt að endurheimta þessar skráningar með því að nota venjulega afspilunar- eða afritunartækni.“
- x) Í stað b-liðar CAT.IDE.A.230 kemur eftirfarandi:
- „b) Súrefnisbirgðirnar, sem um getur í a-lið, skulu vera nægilegar fyrir minnst 2% fluttra farþega og minnst einn farþega það sem eftir er flugsins frá því að þrýstingur tapast af farþegaklefa í meira en 8 000 feta hæð en ekki yfir 15 000 feta innþrýstingshæð.“
- y) Í stað d-liðar CAT.IDE.A.230 kemur eftirfarandi:
- „d) Súrefnisbúnaðurinn til skyndihjálpar skal geta gefið hverjum einstaklingi súrefni.“
- z) Ákvæðum CAT.IDE.A.345 er breytt sem hér segir:
- i. Í stað fyrirsagnar greinarinnar kemur eftirfarandi:

„CAT.IDE.A.345 Fjarskipta-, leiðsögu- og kögunarbúnaður fyrir flug samkvæmt blindflugsreglum eða sjónflugsreglum á leiðum sem eru ekki flognar eftir kennileitum“.
 - ii. Í stað a-liðar í lið CAT.IDE.A.345 kemur eftirfarandi:

„a) Flugvélar, sem starfræktar eru samkvæmt blindflugsreglum eða samkvæmt sjónflugsreglum á leiðum sem eru ekki flognar eftir kennileitum, skulu búnar fjarskipta-, leiðsögu- og kögunarbúnaði í samræmi við viðeigandi loftrýmiskröfur.“
- aa) Eftirfarandi liður CAT.IDE.H.191 bætist við:
- „CAT.IDE.H.191 Léttur flugriti
- a) Þyrlur með hverfihreyflum, með skráðan hámarksflugtaksmassa upp á 2250 kg eða meira skulu útbúnar flugrita ef öll eftirfarandi skilyrði eru uppfyllt:
- 1) þær eru ekki innan gildissviðs a-liðar CAT.IDE.H.190,
 - 2) þær eru með sérstakt lofthæfivottorð sem gefið var út í fyrsta sinn 5. september 2022 eða síðar.
- b) Flugritinn skal skrá, með flugritagögnum eða myndum, upplýsingar sem eru fullnægjandi til að ákvarða flugslóðina og hraða loftfarsins.
- c) Flugritinn skal a.m.k. geta geymt flugritagögnin og myndirnar sem hann skráði síðustu fimm klukkustundirnar.
- d) Flugritinn skal hefja sjálfvirka skráningu áður en þyrlan getur hreyfst fyrir eigin afli og sjálfkrafa hætta skráningu þegar þyrlan getur ekki lengur hreyfst fyrir eigin afli.
- e) Ef flugritinn skráir myndir eða hljóð úr stjórnklefanum þá verður að vera aðgerð sem flugstjórinn getur stjórnað og sem breytir mynda- og hljóðskráningum, sem gerðar voru áður en þessi aðgerð var virkjuð, þannig að ekki sé hægt að endurheimta þessar skráningar með því að nota venjulega afspilunar- eða afritunartækni.“
- bb) Ákvæðum CAT.IDE.H.345 er breytt sem hér segir:
- i. Í stað fyrirsagnar greinarinnar kemur eftirfarandi:

„CAT.IDE.H.345 Fjarskipta-, leiðsögu- og kögunarbúnaður fyrir flug samkvæmt blindflugsreglum eða sjónflugsreglum á leiðum sem eru ekki flognar eftir kennileitum“.
 - ii. Í stað a-liðar í lið CAT.IDE.H.345 kemur eftirfarandi:

„a) Þyrlur, sem starfræktar eru samkvæmt blindflugsreglum eða samkvæmt sjónflugsreglum á leiðum sem eru ekki flognar eftir kennileitum, skulu búnar fjarskipta-, leiðsögu- og kögunarbúnaði í samræmi við viðeigandi loftrýmiskröfur.“
- 5) Ákvæðum V. viðauka (SPA-hluta) er breytt sem hér segir:
- a) Í stað b-liðar í lið SPA.SET-IMC.105 kemur eftirfarandi:

- „b) að sértæk viðhaldsfyrirmæli og -ferli hafi verið innleidd og séu tilgreind í viðhaldsáætlun flugrekanda fyrir loftför, til að tryggja áætlað stig áframhaldandi lofhæfis og áreiðanleika flugvélarinnar og knúningskerfis hennar, í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 1321/2014, þ.m.t. eftirfarandi þættir:
- 1) vöktunaráætlun um þróun hreyfils, að undanskildum flugvélum með lofhæfivottorð, sem gefið var út í fyrsta sinn eftir 31. desember 2004, sem hafa sjálfvirkir kerfi til að vakta þróunina,
 - 2) áreiðanleikaáætlun fyrir knúningskerfi og tilheyrandi kerfi,“.
- 6) Ákvæðum VI. viðauka (NCC-hluta) er breytt sem hér segir:
- a) Í stað NCC.GEN.101 kemur eftirfarandi:

„Samþykkt þjálfunarfyrirtæki, sem krafist er að uppfylli þennan viðauka, skulu einnig uppfylla:

 - a) lið ORO.GEN.310, eftir því sem við á, og
 - b) lið ORO.MLR.105.“
 - b) Í stað NCC.GEN.145 kemur eftirfarandi:

„**NCC.GEN.145 Meðferð upptaka úr flugrita: varðveisla, framvísun, vernd og notkun**

 - a) Í kjölfar slyss, alvarlegs flugatviks eða atviks, sem rannsóknaryfirvaldið ber kennsl á, skal flugrekandi loftfars varðveita frumrit skráðra gagna úr flugritum í 60 daga eða þar til rannsóknaryfirvaldið gefur fyrirmæli um annað.
 - b) Flugrekandinn skal framkvæma virkniprófanir og mat á flugritaskráningum til að tryggja áframhaldandi nothæfi flugritanna sem eiga að vera um borð.
 - c) Flugrekandinn skal tryggja að skráningar á flugritabreytum og fjarskiptaboðum um gagnatengingu, sem flugritar eiga að skrá, séu varðveittar. Þegar flugriti er prófaður eða honum viðhaldið er hins vegar heimilt að þurrka út allt að einum klukkutíma af þeim skráningum sem elstar eru þegar prófun fer fram.
 - d) Flugrekandinn skal geyma og uppfæra gögn þar sem fram koma upplýsingar, sem eru nauðsynlegar til að umbreyta óunnum fluggögnum í flugritabreytur, sem gefnar eru upp sem tækniupplýsingar.
 - e) Flugrekandinn skal gera allar varðveittar skráningar úr flugrita aðgengilegar ef lögbært yfirvald fer fram á það.
 - f) Með fyrirvara um reglugerðir (ESB) nr. 996/2010 og (ESB) 2016/679:
 - 1) Ekki skal birta eða nota hljóðupptökur úr flugritum nema það sé gert til að tryggja starfhæfi flugrita og að því tilskildu að öll eftirfarandi skilyrði séu uppfyllt:
 - i. fyrir liggi verklagsregla um meðferð slíkra hljóðupptaka og eftirrita þeirra,
 - ii. allir hlutaðeigandi flugverjar og viðhaldsstarfsfólk hafi áður veitt samþykki sitt,
 - iii. slíkar hljóðupptökur séu eingöngu notaðar til að viðhalda eða bæta öryggi.
 - 1a) Þegar flugrekandinn skoðar hljóðupptökur úr flugrita til að tryggja starfhæfi flugrita skal hann tryggja að þessar hljóðupptökur brjóti ekki gegn friðhelgi einkalífsins og sjá til að þær séu ekki birtar eða notaðar í öðrum tilgangi en að tryggja starfhæfi flugrita.
 - 2) Flugritabreytur eða fjarskiptaboð um gagnatengingu, sem flugriti skráir, skulu ekki notuð í öðrum tilgangi en þeim að rannsaka slys eða flugatvik sem skylt er að tilkynna um, nema slíkar skráningar uppfylli eitthvert eftirfarandi skilyrða:
 - i. þær eru eingöngu notaðar af flugrekandanum vegna atriða er varða lofhæfi eða viðhald,
 - ii. þær eru brenglaðar svo að ekki verði borin kennsl á neinn,
 - iii. þær eru birtar í samræmi við leyndarreglur.
 - 3) Fyrir utan að tryggja starfhæfi flugrita skal ekki birta eða nota myndir úr stjórklefa sem teknar eru í flugrita nema öll eftirfarandi skilyrði séu uppfyllt:
 - i. fyrir liggi verklagsregla um meðferð slíkra mynda,
 - ii. allir hlutaðeigandi flugverjar og viðhaldsstarfsfólk hafi áður veitt samþykki sitt,
 - iii. slíkar myndir séu eingöngu notaðar til að viðhalda eða bæta öryggi.
 - 3a) Ef myndir úr stjórklefa, sem teknar eru í flugrita, eru skoðaðar til að tryggja starfhæfi flugrita gildir eftirfarandi:
 - i. þessar myndir skulu ekki birtar eða notaðar í öðrum tilgangi en að tryggja starfhæfi flugrita,
 - ii. ef líklegt er að líkamshlutar flugverja sjáist á myndunum skal flugrekandinn tryggja að þessar myndir brjóti ekki gegn friðhelgi einkalífsins.“
 - c) Í stað liðar NCC.OP.225 kemur eftirfarandi:

„**NCC.OP.225 Aðflugs- og lendingarskilyrði — flugvélar**

Áður en flugstjórinn hefur aðflug til landingar skal hann ganga úr skugga um að samkvæmt fyrirliggjandi upplýsingum muni hvorki veðrið á flugvellinum né starfrækslusvæðinu eða ástand flugbrautarinnar, sem fyrirhugað er að nota, draga úr öryggi í aðflugi, landingu eða fráflugi.“
 - d) Eftirfarandi liður NCC.OP.226 bætist við:

„NCC.OP.226 Aðflugs- og lendingarskilyrði — þyrlur

Áður en flugstjórinn hefur aðflug til landingar skal hann ganga úr skugga um að samkvæmt fyrirbyggjandi upplýsingum muni hvorki veðrið á flugvellingum né starfrækslusvæðinu eða ástand lokaaðflugs- og flugtakssvæðisins, sem fyrirhugað er að nota, draga úr öryggi í aðflugi, landingu eða fráflugi.“

7) Ákvæðum VII. viðauka (NCO-hluta) er breytt sem hér segir:

a) Í stað liðar NCO.OP.205 kemur eftirfarandi:

„NCO.OP.205 Aðflugs- og lendingarskilyrði — flugvélar

Áður en flugstjórinn hefur aðflug til landingar skal hann ganga úr skugga um að samkvæmt fyrirbyggjandi upplýsingum muni hvorki veðrið á flugvellingum né starfrækslusvæðinu eða ástand flugbrautarinnar, sem fyrirhugað er að nota, draga úr öryggi í aðflugi, landingu eða fráflugi.“

b) Eftirfarandi liður NCO.OP.206 bætist við:

„NCO.OP.206 Aðflugs- og lendingarskilyrði — þyrlur

Áður en flugstjórinn hefur aðflug til landingar skal hann ganga úr skugga um að samkvæmt fyrirbyggjandi upplýsingum muni hvorki veðrið á flugvellingum né starfrækslusvæðinu eða ástand lokaaðflugs- og flugtakssvæðisins, sem fyrirhugað er að nota, draga úr öryggi í aðflugi, landingu eða fráflugi.“

c) Í stað a-liðar í lið NCO.SPEC.MCF.105 kemur eftirfarandi:

„b) Þrátt fyrir 4. lið a-liðar NCO.GEN.105 er heimilt að framkvæma reynsluflug vegna viðhalds með því að nota loftfar sem hefur fengið viðhaldsvottorð án þess að viðhaldi sé lokið, í samræmi við f-lið M.A.801 í I. viðauka (M-hluta), e-lið 145.A.50 í II. viðauka (145. hluta) eða f-lið ML.A.801 í V. viðauka b (ML-hluta) við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1321/2014.“

d) Í stað liðar NCO.SPEC.MCF.130 kemur eftirfarandi:

„NCO.SPEC.MCF.130 Hermt eftir verklagi í flugi við óeðlilegar aðstæður eða í neyðartilvikum

Þrátt fyrir lið NCO.SPEC.145 er flugstjóra heimilt að herma eftir aðstæðum þar sem þess er krafist að notast sé við verklag fyrir óeðlilegar aðstæður eða í neyðartilvikum með sérfræðingi í sérhæfðum verkefnum um borð, ef hermuni er nauðsynleg til að uppfylla tilgang flugsins og hún hefur verið tilgreind á gátlistanum sem um getur í lið NCO.SPEC.MCF.110 eða í verklagsreglum.“

8) Ákvæðum VIII. viðauka (SPO-hluta) er breytt sem hér segir:

a) Í stað 10. liðar a-liðar SPO.GEN.140 kemur eftirfarandi:

„10) tækniflugbók loftfars, í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 1321/2014, ef við á.“.

b) Í stað liðar SPO.GEN.145 kemur eftirfarandi:

„SPO.GEN.145 Meðferð upptaka úr flugrita: varðveisla, framvísun, vernd og notkun

a) Í kjölfar slyss, alvarlegs flugatviks eða atviks, sem rannsóknaryfirvaldið ber kennsl á, skal flugrekandi loftfars varðveita frumrit skráðra gagna úr flugritum í 60 daga eða þar til rannsóknaryfirvaldið gefur fyrirmæli um annað.

b) Flugrekandinn skal framkvæma virkniprófanir og mat á flugritaskráningum til að tryggja áframhaldandi nothæfi flugritanna sem eiga að vera um borð.

c) Flugrekandinn skal tryggja að skráningar á flugritabreytum og fjarskiptaboðum um gagnatengingu, sem flugrita eiga að skrá, séu varðveittar. Þegar flugriti er prófaður eða honum viðhaldið er hins vegar heimilt að þurrka út allt að einum klukkutíma af þeim skráningum sem elstar eru þegar prófun fer fram.

d) Flugrekandinn skal geyma og uppfæra gögn þar sem fram koma upplýsingar, sem eru nauðsynlegar til að umbreyta óunnum fluggögnum í flugritabreytur, sem gefnar eru upp sem tækniupplýsingar.

e) Flugrekandinn skal gera allar varðveittar skráningar úr flugrita aðgengilegar ef lögbært yfirvald fer fram á það.

f) Með fyrirvara um reglugerðir (ESB) nr. 996/2010 og (ESB) 2016/679 og fyrir utan að tryggja starfhæfi flugrita:

1) skal ekki birta eða nota hljóðupptökur úr flugritum nema öll eftirfarandi skilyrði séu uppfyllt:

- i. fyrir liggja verklagsregla um meðferð slíkra hljóðupptaka og eftirrita þeirra,
- ii. allir hlutaðeigandi flugverjar og viðhaldsstarfsfólk hafi áður veitt samþykki sitt,
- iii. slíkar hljóðupptökur séu eingöngu notaðar til að viðhalda eða bæta öryggi.

1a) Þegar flugrekandinn skoðar hljóðupptökur úr flugrita til að tryggja starfhæfi flugrita skal hann tryggja að þessar hljóðupptökur brjóti ekki gegn friðhelgi einkalífsins og sjá til að þær séu ekki birtar eða notaðar í öðrum tilgangi en að tryggja starfhæfi flugrita.

2) Flugritabreytur eða fjarskiptaboð um gagnatengingu, sem flugriti skráir, skal ekki nota í öðrum tilgangi en þeim að rannsaka slyss eða flugatvik sem skylt er að tilkynna um. Sú takmörkun skal ekki gilda nema slíkar skráningar uppfylli eitthvert eftirfarandi skilyrði:

- i. þær eru eingöngu notaðar af flugrekandanum vegna atriða er varða lofthæfi eða viðhald,

- ii. þær eru brenglaðar svo að ekki verði borin kennsl á neinn,
 - iii. þær eru birtar í samræmi við leyndarreglur.
- 3) Ekki skal birta eða nota myndir úr stjórnklefa, sem teknar eru í flugrita, nema það sé gert til að tryggja starfhæfi flugrita og að því tilskildu að öll eftirfarandi skilyrði séu uppfyllt:
- i. fyrir liggja verklagsregla um meðferð slíkra mynda,
 - ii. allir hlutaðeigandi flugverjar og viðhaldsstarfsfólk hafi áður veitt samþykki sitt,
 - iii. slíkar myndir séu eingöngu notaðar til að viðhalda eða bæta öryggi.
- 3a) Ef myndir úr stjórnklefa, sem teknar eru í flugrita, eru skoðaðar til að tryggja starfhæfi flugrita gildir eftirfarandi:
- i. þessar myndir skulu ekki birtar eða notaðar í öðrum tilgangi en að tryggja starfhæfi flugrita,
 - ii. ef líklegt er að líkamshlutar flugverja sjáist á myndunum skal flugrekandinn tryggja að þessar myndir brjóti ekki gegn friðhelgi einkalífsins.“
- c) Í stað liðar SPO.OP.210 kemur eftirfarandi:
„SPO.OP.210 Aðflugs- og lendingarskilyrði — flugvélar
 Áður en flugstjórinn hefur aðflug til landingar skal hann ganga úr skugga um að samkvæmt fyrirliggjandi upplýsingum muni hvorki veðrið á flugvellinum né starfrækslusvæðinu eða ástand flugbrautarinnar, sem fyrirhugað er að nota, draga úr öryggi í aðflugi, landingu eða fráflugi.“
- d) Eftirfarandi liður SPO.OP.211 bætist við:
„SPO.OP.211 Aðflugs- og lendingarskilyrði — þyrlur
 Áður en flugstjórinn hefur aðflug til landingar skal hann ganga úr skugga um að samkvæmt fyrirliggjandi upplýsingum muni hvorki veðrið á flugvellinum né starfrækslusvæðinu eða ástand lokaadflugs- og flugtakssvæðisins, sem fyrirhugað er að nota, draga úr öryggi í aðflugi, landingu eða fráflugi.“
- e) Eftirfarandi liður SPO.IDE.A.146 bætist við:
„SPO.IDE.A.146 Léttur flugriti
- a) Flugvélar með hverfihreyflum, með skráðan hámarksflugtaksmassa upp á 2250 kg eða meira, og flugvélar með hámarksfjölda farþegasæta í sætafyrirkomulagi við starfrækslu fyrir fleiri en níu skulu útbúnar flugrita ef öll eftirfarandi skilyrði eru uppfyllt:
 - 1) þær eru ekki innan gildissviðs a-liðar SPO.IDE.A.145,
 - 2) þær eru notaðar fyrir starfrækslu í ábataskyni,
 - 3) þær eru með sérstakt lofthæfivottorð sem gefið var út í fyrsta sinn 5. september 2022 eða síðar.
 - b) Flugritinn skal skrá, með flugritagögnum eða myndum, upplýsingar sem eru fullnægjandi til að ákvarða flugslóðina og hraða loftfarsins.
 - c) Flugritinn skal a.m.k. geta geymt flugritagögnin og myndirnar sem hann skráði síðustu fimm klukkustundirnar.
 - d) Flugritinn skal hefja sjálfvirka skráningu áður en flugvélin getur hreyfst fyrir eigin afli og sjálfkrafa hætta skráningu þegar flugvélin getur ekki lengur hreyfst fyrir eigin afli.
 - e) Ef flugritinn skráir myndir eða hljóð úr stjórnklefanum þá verður að vera aðgerð sem flugstjórinn getur stjórnað og sem breytir mynda- og hljóðskráningum, sem gerðar voru áður en þessi aðgerð var virkjuð, þannig að ekki sé hægt að endurheimta þessar skráningar með því að nota venjulega afspilunar- eða afritunartækni.“
- f) Eftirfarandi liður SPO.IDE.H.146 bætist við:
„SPO.IDE.H.146 Léttur flugriti
- a) Þyrlur með hverfihreyflum, með skráðan hámarksflugtaksmassa upp á 2250 kg eða meira, skulu útbúnar flugrita ef öll eftirfarandi skilyrði eru uppfyllt:
 - 1) þær eru innan gildissviðs a-liðar SPO.IDE.H.145,
 - 2) þær eru notaðar fyrir starfrækslu í ábataskyni,
 - 3) þær eru með sérstakt lofthæfivottorð sem gefið var út í fyrsta sinn 5. september 2022 eða síðar.
 - b) Flugritinn skal skrá, með flugritagögnum eða myndum, upplýsingar sem eru fullnægjandi til að ákvarða flugslóðina og hraða loftfarsins.
 - c) Flugritinn skal a.m.k. geta geymt flugritagögnin og myndirnar sem hann skráði síðustu fimm klukkustundirnar.
 - d) Flugritinn skal hefja sjálfvirka skráningu áður en þyrlan getur hreyfst fyrir eigin afli og sjálfkrafa hætta skráningu þegar þyrlan getur ekki lengur hreyfst fyrir eigin afli.
 - e) Ef flugritinn skráir myndir eða hljóð úr stjórnklefanum þá verður að vera aðgerð sem flugstjórinn getur stjórnað og sem breytir mynda- og hljóðskráningum, sem gerðar voru áður en þessi aðgerð var virkjuð, þannig að ekki sé hægt að endurheimta þessar skráningar með því að nota venjulega afspilunar- eða afritunartækni.“

g) Í stað a-liðar í lið SPO.SPEC.MCF.100 kemur eftirfarandi:

- „a) Reynsluflug vegna viðhalds í „A-flokki“ fyrir flug þar sem gert er ráð fyrir að notað sé verklag við óeðlilegar aðstæður eða í neyðartilvikum, eins og skilgreint er í flughandbókinni, eða þar sem flugs er krafist til að staðfesta að öryggisafritunarkerfi eða annar öryggisbúnaður starfi rétt.“

Fylgiskjal 4.**FRAMKVÆMDARREGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR (ESB) 2020/1176**

frá 7. ágúst 2020

um breytingu á framkvæmdarreglugerð (ESB) 2019/1387 að því er varðar frestun á framkvæmd tiltekinnna ráðstafana í tengslum við COVID-19-heimsfaraldurinn

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins,

með hliðsjón af reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/1139 frá 4. júlí 2018 um sameiginlegar reglur um almenningflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins og um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 2111/2005, (EB) nr. 1008/2008, (ESB) nr. 996/2010, (ESB) nr. 376/2014 og tilskipunum Evrópuþingsins og ráðsins 2014/30/ESB og 2014/53/ESB og um niðurfellingu á reglugerðum Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 552/2004 og (EB) nr. 216/2008 og reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3922/91 ⁽¹⁾, einkum 31. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Ráðstafanir, sem gripið hefur verið til, í því skyni að halda COVID-19-heimsfaraldurinn í skefjum draga verulega úr getu aðildarríkja og flugiðnaðarins til að búa sig undir að beita ýmsum nýlega samþykktum framkvæmdarreglugerðum á sviði flugöryggis.
- 2) Einangrunarráðstafanir, breytingar á vinnuskilyrðum og tiltækileiki starfsmanna, samfara auknu vinnuálagi, sem krafist er til að takast á við verulega neikvæðar afleiðingar af völdum COVID-19-heimsfaraldursins fyrir alla hagsmunaaðila, hamlu undirbúningi að beitingu þeirra framkvæmdarreglugerða.
- 3) Í framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/1387 ⁽²⁾ er mælt fyrir um nýjar kröfur fyrir útreikninga á afkastagetu loftfars við landingu sem koma til framkvæmdar frá og með 5. nóvember 2020. Til að forðast að beiting þessara krafna, vegna frekari krafna um starfrækslu, komi í veg fyrir að flugstarfsemi hefjist á ný á snurðulausan hátt að afstöðnum COVID-19-heimsfaraldurinn ætti að fresta beitingu þeirra til að gera lögbærum yfirvöldum og hagsmunaaðilum kleift að undirbúa sig fyrir framkvæmd þeirra.
- 4) Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins hefur staðfest við framkvæmdastjórnina að frestun á beitingu ákvæðanna, sem um getur í 3. forsendu, í takmarkaðan tíma, sé möguleg án þess að það hafi skaðleg áhrif á flugöryggi þar sem þessar reglur innihaldi tæknilegar tilslakanir fyrir iðnaðinn sem best er að framkvæma í eðlilegu rekstrarumhverfi.
- 5) Í því skyni að veita landsbundnum yfirvöldum og öllum hagsmunaaðilum tafarlausa aðstoð á meðan COVID-19-heimsfaraldurinn gengur yfir og til að gera þeim kleift að laga áætlanagerð sína að því að búa sig undir frestun á beitingu viðkomandi ákvæða ætti þessi reglugerð að öðlast gildi daginn eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.
- 6) Ráðstafanir, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, eru í samræmi við álit nefndarinnar sem komið var á fót með 127. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. gr.

Í þriðju málsgrein 2. gr. framkvæmdarreglugerðar (ESB) 2019/1387 kemur „12. ágúst 2021“ í stað „5. nóvember 2020“.

2. gr.

Reglugerð þessi öðlast gildi daginn eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Brussel 7. ágúst 2020.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

Ursula VON DER LEYEN

forseti.

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 212, 22.8.2018, bls. 1.

⁽²⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/1387 frá 1. ágúst 2019 um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 965/2012 að því er varðar kröfur um útreikninga á afkastagetu flugvélar við landingu og viðmiðin til að meta ástand yfirborðs flugbrautar, uppfærslu á tilteknum búnaði og kröfum sem varða öryggi loftfara sem og starfrækslu án þess að hafa undir höndum fjarflugsleyfi (Stjtið. ESB L 229, 5.9.2019, bls. 1).

Fylgiskjal 5.**FRAMKVÆMDARREGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR (ESB) 2021/97**

frá 28. janúar 2021

**um breytingu og leiðréttingu á reglugerð (ESB) 2015/640
að því er varðar innleiðingu nýrra viðbótarlofthæfifrakfana**

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins,

með hliðsjón af reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/1139 frá 4. júlí 2018 um sameiginlegar reglur um almenningflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins og um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 2111/2005, (EB) nr. 1008/2008, (ESB) nr. 996/2010, (ESB) nr. 376/2014 og tilskipunum Evrópuþingsins og ráðsins 2014/30/ESB og 2014/53/ESB og um niðurfellingu á reglugerðum Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 552/2004 og (EB) nr. 216/2008 og reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3922/91 ⁽¹⁾, einkum h-lið 1. mgr. 17. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins („Flugöryggisstofnunin“) gefur út vottunarforskriftir, skv. 3. mgr. 76. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139, og uppfærir þær reglulega til að tryggja að vottunarforskriftir henti áfram til fyrirhugaðrar notkunar. Ef hönnun loftfars hefur þegar verið vottuð þarf loftfarið þó hvorki að uppfylla uppfærðu útgáfuna af vottunarforskriftunum á framleiðslutíma né starfrækslutíma sínum. Til að styðja við áframhaldandi lofthæfi og öryggisumbætur ætti því að innleiða kröfur um að slík loftför uppfylli viðbótarlofthæfifrakföfur sem voru ekki hluti af upphaflegu vottunarforskriftinni á þeim tíma sem hönnunin var vottuð. Í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2015/640 ⁽²⁾ eru settar fram slíkar viðbótarlofthæfifrakföfur.
- 2) Með framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/133 ⁽³⁾ voru innleiddar, í lið 26.60 í I. viðauka við reglugerð (ESB) 2015/640, viðbótarlofthæfifrakföfur fyrir hreyfifræðileg skilyrði farþegasæta og sæta öryggis- og þjónustuliða í stórum nýlega framleiddum flugvélum á grundvelli hönnunar sem Flugöryggisstofnunin hefur þegar vottað. Stórar flugvélar með sérstakt lofthæfivottorð, sem gefið er út í fyrsta sinn 18. febrúar 2021 eða síðar, verða að uppfylla lið 26.60. Vegna tafa í framleiðslu flugvéla af völdum COVID-19-heimsfaraldursins fá sumar flugvélar, sem áttu að fá útgefið lofthæfivottorð fyrir 18. febrúar 2021, þetta vottorð ekki útgefið fyrr en eftir þann dag. Til að forðast að leggja auknar byrðar á iðnaðinn, vegna þess að nauðsynlegt er að aðlaga sætin í þeim flugvélum að hreyfifræðilegu skilyrðunum, ættu flugvélar, ef framleiðslu þeirra hefur verið frestað vegna COVID-19-heimsfaraldursins, að vera undanþegnar því að uppfylla lið 26.60.
- 3) Af þessum sökum ætti að samræma útgáfudag fyrsta sérstaka lofthæfivottorðsins, sem um getur í lið 26.60 í I. viðauka við reglugerð (ESB) 2015/640 og sem núna er ákvarðaður 18. febrúar 2021, við gildistöku dag skrár yfir tegundir flugvéla sem falla ekki undir tiltekin ákvæði I. viðauka við reglugerð (ESB) 2015/640 sem sett er fram í I. viðbæti við framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2020/1159 ⁽⁴⁾, þ.e. 26. febrúar 2021. Að teknu tilliti til þess að mjög stutt er á milli dagsetninganna myndi þetta hafa óveruleg áhrif á flugöryggi. Því ætti að breyta reglugerð (ESB) 2015/640 til samræmis við það.
- 4) Í framkvæmdarreglugerð (ESB) 2020/1159 eru innleiddar nýjar kröfur um eldri loftför. Í lið 26.334 í I. viðauka við reglugerð (ESB) 2015/640 er einkum gefið til kynna að allir handhafar viðbótartegundarvottorðs, sem gefið er út fyrir 1. september 2003, verði að þróa gögn um vikmörk tjóns hvort sem flugrekendur krefjast í raun þessara gagna eða ekki. Til að tryggja hóflega byrði á iðnaðinn hefur ætlunin ávallt verið sú að einungis ætti að þróa þessi gögn ef flugrekendur fara þess á leit og einungis að fenginni beiðni frá þeim. Því ætti að leiðrétta reglugerð (ESB) 2015/640 til samræmis við það.
- 5) Ráðstafanir, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, vísa til breytinganna, sem eru innleiddar með framkvæmdarreglugerð (ESB) 2020/1159, sem koma til framkvæmda frá og með 26. febrúar 2021. Til að gæta samræmis ætti þessi reglugerð því einnig að koma til framkvæmda frá og með 26. febrúar.
- 6) Ráðstafanir, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, eru í samræmi við álit nefndarinnar sem komið var á fót skv. 127. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. gr.

Ákvæðum I. viðauka við reglugerð (ESB) 2015/640 er breytt í samræmi við I. viðauka við þessa reglugerð.

2. gr.

Ákvæði I. viðauka við reglugerð (ESB) 2015/640 eru leiðrétt í samræmi við II. viðauka við þessa reglugerð.

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 212, 22.8.2018, bls. 1.⁽²⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2015/640 frá 23. apríl 2015 um viðbótarlofthæfiforskriftir fyrir tiltekna tegund starfrækslu og um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 965/2012 (Stjtið. ESB L 106, 24.4.2015, bls. 18).⁽³⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/133 frá 28. janúar 2019 um breytingu á reglugerð (ESB) 2015/640 að því er varðar innleiðingu á nýjum viðbótarlofthæfiforskriftum (Stjtið. ESB L 25, 29.1.2019, bls. 14).⁽⁴⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2020/1159 frá 5. ágúst 2020 um breytingu á reglugerðum (ESB) nr. 1321/2014 og (ESB) nr. 2015/640 að því er varðar innleiðingu nýrra viðbótarlofthæfifrakfana (Stjtið. ESB L 257, 6.8.2020, bls. 14).

3. gr.

Reglugerð þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

Hún kemur til framkvæmda frá og með 26. febrúar 2021, að undanskildum 1. lið I. viðauka sem kemur til framkvæmda frá og með 16. febrúar 2021.

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjum án frekari lögfestingar.

Gjört í Brussel 28. janúar 2021.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,
Ursula VON DER LEYEN
forseti.

I. VIÐAUKI

Ákvæðum I. viðauka við reglugerð (ESB) 2015/640 er breytt sem hér segir:

1) Í stað liðar 26.60 kemur eftirfarandi:

„26.60 Nauðlending á landi — hreyfifræðileg skilyrði

Flugrekendur stórra flugvéla, sem notaðar eru til flutningaflugs með farþega, með tegundarvottorð frá 1. janúar 1958 eða síðar og sem hafa sérstakt lofthæfivottorð, sem gefið er út í fyrsta sinn 26. febrúar 2021 eða síðar, skulu sýna fram á fyrir hverja tegundahönnun sætis, sem samþykkt hefur verið til setu meðan á akstri, flugtaki eða landingu stendur, að sá sem situr í sætinu sé varinn fyrir álagi við aðstæður sem skapast við nauðlendingu. Sýna skal fram á þetta með einni af eftirfarandi aðferðum:

- með hreyfiprófunum sem lýkur á fullnægjandi hátt,
- með rökréttri greiningu sem veitir jafngilt öryggi, byggt á hreyfiprófunum á samsvarandi hönnun sætistegundar.

Skuldbindingin, sem sett er fram í fyrstu málsgrein, skal ekki gilda um eftirfarandi sæti:

- sæti áhafnar í stjórnklefa,
 - sæti í flugvélum með fá farþegasæti sem aðeins eru starfræktar í óreglubundnu flutningaflugi samkvæmt pöntun,
 - sæti í tegund flugvélar, sem er skráð í töflu A.1 í I. viðbæti, og með raðnúmer framleiðanda sem er skráð í þeirri töflu.“
- 2) Í stað 1. viðbætis kemur eftirfarandi:

„1. viðbætur

Skrá yfir tegundir flugvéla sem falla ekki undir tiltekin ákvæði I. viðauka (26. hluta)

Tafla A.1

Handhafi tegundarvottorðs	Gerð	Undirtegundir	Raðnúmer framleiðanda	Ákvæði I. viðauka (26. hluta) sem gilda EKKI
The Boeing Company	707	Allar		26.301 til 26.334
The Boeing Company	720	Allar		26.301 til 26.334
The Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	Öll	26.301 til 26.334
The Boeing Company	DC-8	Allar		26.301 til 26.334
The Boeing Company	DC-9	DC-9-11, DC-9-12, DC-9-13, DC-9-14, DC-9-15, DC-9-15F, DC-9-21, DC-9-31, DC-9-32, DC-9-32 (VC-9C), DC-9-32F, DC-9-32F (C-9A, C-9B), DC-9-33F, DC-9-34, DC-9-34F, DC-9-41, DC-9-51	Öll	26.301 til 26.334
The Boeing Company	MD-90	MD-90-30	Öll	26.301 til 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Mark 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	Öll	26.301 til 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	Öll	26.301 til 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	Öll	26.301 til 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_V	G-1159A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	Öll	26.301 til 26.334
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	Öll	26.301 til 26.334
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/36/35/55/60	24, 24A, 24B, 24B-A, 24D, 24D-A, 24F, 24F-A, 25, 25B, 25C, 25D, 25F	Öll	26.301 til 26.334

LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	Allar		26.301 til 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	Allar		26.301 til 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	Öil	26.301 til 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	Allar		26.301 til 26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	Allar		26.301 til 26.334
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	Öil	26.301 til 26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	Öil	26.301 til 26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Allar		26.301 til 26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	Öil	26.301 til 26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	Öil	26.301 til 26.334
AIRBUS	A320-röðin	A320-251N, A320-271N	10033, 10242, 10281 og 10360	26.60
AIRBUS	A321-röðin	A321-271NX, A321-251NX	10071, 10257, 10371 og 10391	26.60.
AIRBUS	A330-röðin	A330-243, A330-941	1844, 1861, 1956, 1978, 1982, 1984, 1987, 1989, 1998, 2007, 2008, 2011 og 2012	26.60
ATR-GIE Avions de Transport Régional	ATR 72-röðin	ATR72-212A	1565, 1598, 1620, 1629, 1632, 1637, 1640, 1642, 1649, 1657, 1660, 1661	26.60
The Boeing Company	737-röðin	737-8 og 737-9	43299, 43304, 43305, 43310, 43321, 43322, 43332, 43334, 43344, 43348, 43391, 43579, 43797, 43798 43799, 43917, 43918, 43919, 43921, 43925, 43927, 43928, 43957, 43973, 43974, 43975, 43976, 44867, 44868, 44873, 60009, 60010, 60040, 60042, 60056, 60057, 60058, 60059, 60060, 60061, 60063, 60064, 60065, 60066, 60068, 60194, 60195, 60389, 60434, 60444, 60455, 61857, 61859, 61862, 61864, 62451, 62452, 62453, 62454, 62533, 63358, 63359, 63360, 64610, 64611, 64612, 62613, 64614, 65899, 66147, 66148, 66150	26.60*

II. VIÐAUKI

Í stað a- og b-liðar 26.334 í I. viðauka kemur eftirfarandi:

- „a) Fari flugrekandi, sem er skylt að fara að ii. lið a-liðar 26.370, þess á leit skal handhafi samþykkis fyrir breytingu sem var gefið út fyrir 1. september 2003:
- i. að því er varðar breytingar og útgefin fyrirmæli um viðgerðir, sem auðkennd eru í samræmi við i. lið a-liðar í 26.332 og iii. lið a-liðar í 26.332, framkvæma mat á viktörkum tjóns,
 - ii. ákvarða og skrá tilheyrandi skoðun á viktörkum tjóns, nema hún hafi þegar farið fram.
- b) Handhafi samþykkis fyrir breytingu skal leggja gögnin um viktörk tjóns, sem fengin eru úr matinu sem framkvæmt er í samræmi við i. lið a-liðar, fyrir Flugöryggisstofnunina:
- i. innan 24 mánaða frá móttöku beiðni, að því er varðar beiðnir sem móttæknar eru fyrir 26. febrúar 2023, um samþykki eða
 - ii. fyrir 26. febrúar 2025 eða innan 12 mánaða frá móttöku beiðni, hvort sem á sér stað fyrr, að því er varðar beiðnir sem móttæknar eru 26. febrúar 2023 eða síðar, um samþykki.“

B-deild – Útgáfudagur: 19. maí 2022