Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart

(2000/C 311 E/03)

(EØS-relevant tekst)

KOM(2000) 121 endelig udg. — 2000/0069(COD)

(Forelagt af Kommissionen den 24. marts 2000)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251, og

ud fra følgende betragtning:

(1) Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 [1] fastsætter fælles sikkerhedskrav, som er opført i dens bilag II, hvad angår konstruktion, fremstilling, operation og vedligeholdelse af luftfartøjer samt personer og organisationer, som er involveret i disse opgaver. Disse harmoniserede sikkerhedskrav gælder for alle fly, der opereres af Fællesskabets luftfartsselskaber, enten de er registreret i en medlemsstat eller i et tredjeland. Nævnte forordning kræver i artikel 4, stk. 1, at Rådet skal vedtage de fælles tekniske krav og administrative procedurer på grundlag af artikel 80, stk. 2 i traktaten for de områder, der ikke er nævnt i bilag II.

(2) Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber [2] fastsætter i artikel 9, at det til enhver tid er en betingelse for udstedelse af en licens og for dennes gyldighed, at det pågældende foretagende er i besiddelse af en gyldig AOC (Air Operator Certificate), der dækker den virksomhed, som licensen omfatter, og er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastlagt i den relevante rådsforordning. Det er nu hensigtsmæssigt at fastlægge sådanne kriterier.

(3) Den fælles luftfartsmyndighed (Joint Aviation Authority - JAA) har vedtaget et sæt harmoniserede bestemmelser for kommerciel lufttransport, JAR-OPS 1; JAR-OPS 1 (ændring 1 af 1. marts 1998) om fly fastsætter det sikkerhedsniveau, der er påkrævet for denne type operationer og udgør derfor et godt grundlag for EF-ret om fly. Der må foretages ændringer i denne tekst for at bringe den i overensstemmelse med EF-retten og -politikker, idet der må tages hensyn til dens mange indvirkninger på det økonomiske og sociale område. Den reviderede tekst vil være forskellig fra JAR-OPS 1 og kan derfor ikke indføres i EF-retten med henvisning til bilag II i forordning (EØF) nr. 3922/91. Denne forordning må derfor tilføjes et bilag III med de nødvendige krav.

(4) Luftfartsvirksomheder bør have tilstrækkelig fleksibilitet til at kunne klare uforudsete operationelle omstændigheder, både af hastende art og af begrænset varighed, eller til at vise, at de kan opnå et tilsvarende sikkerhedsniveau med andre midler end ved anvendelse af de fælles bestemmelser i bilag III til forordning (EØF) nr. 3922/91. Denne type fleksibilitet er også nødvendig ved anvendelsen af andre JAR, som er anført i bilag II. Medlemsstater bør derfor have beføjelse til at indrømme undtagelser fra de fælles tekniske krav og administrative procedurer. Sådanne undtagelser kan dog i bestemte tilfælde underminere de fælles sikkerhedskrav eller skabe markedsfordrejning, og det er derfor nødvendigt, at omfanget heraf begrænses strengt, og at udstedelse af undtagelser er betinget af passende EF-kontrol.

(5) Bestemmelserne vedrørende udvalgsproceduren bør ændres med henblik på at tilpasse den til Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen [3].

(6) I betragtning af foregående bør forordning (EØF) nr. 3922/91 ændres —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EØF) nr. 3922/91 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 1, stk. 1, affattes således:

»1. Denne forordning gælder for harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer for sikkerhed inden for civil luftfart som omhandlet i bilag III særlig med hensyn til:

[1] EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4, Senest ændret ved Kommissionens forordning (EØF) nr. 1069/1999 (EFT L 130 af 26.5.1999, s. 16).

[2] EFT L 240 af 24.8.1992, s. 1.

[3] EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

a) konstruktion, fremstilling, operation og vedligeholdelse af luftfartøjer

b) personer og organisationer, som er involveret i disse opgaver.«

2) Artikel 3 affattes således:

»*Artikel 3*

1. Med forbehold af artikel 11 er de fælles tekniske krav og administrative procedurer, der anvendes i Fællesskabet på de i bilag II nævnte områder, de herfor relevante forskrifter, der er opført i nævnte bilag, og som gælder den 1. januar 1992.

2. Med forbehold af artikel 11, er de fælles tekniske krav og administrative procedurer, der anvendes i Fællesskabet for kommerciel transport med fly de i bilag III angivne.«

3) Artikel 4, stk. 1, affattes således:

»1. For de områder, der ikke er omfattet af bilag II eller III, vedtager Rådet på grundlag af traktatens artikel 80, stk. 2, fælles tekniske krav og administrative procedurer. Kommissionen forelægger, om nødvendigt, snarest passende forslag inden for disse områder.«

4) Artikel 8 affattes således:

»*Artikel 8*

1. Bestemmelserne i artikel 3-7 er ikke til hinder for, at en medlemsstat kan reagere omgående på et sikkerhedsproblem, der vedrører et produkt, en person eller et organ, der er omfattet af denne forordnings bestemmelser. I så fald underretter medlemsstaterne Kommissionen og de øvrige medlemsstater om de trufne foranstaltninger og grundene dertil.

2. Kommissionen beslutter i overensstemmelse med proceduren i artikel 12, stk. 2, om et utilstrækkeligt sikkerhedsniveau eller en mangel i de fælles tekniske krav og administrative procedurer berettiger en fortsættelse af de foranstaltninger, der er vedtaget i henhold til stk. 1 i nærværende artikel. I så fald tager den også de nødvendige skridt til at ændre de tilsvarende fælles tekniske krav og administrative procedurer i henhold til artikel 4 eller 11. Hvis det konstateres, at medlemsstatens foranstaltninger ikke er berettigede, skal medlemsstaten tilbagekalde de pågældende foranstaltninger.

3. Medlemsstaterne kan indrømme undtagelser fra de tekniske krav og administrative procedurer angivet i denne forordning i tilfælde af uforudset tvingende operationel nødvendighed eller operationelle behov af begrænset varighed. I sådanne tilfælde skal Kommissionen og de andre medlemsstater underrettes hurtigst muligt om de indrømmede undtagelser.

4. Kommissionen kan efter proceduren i artikel 12, stk. 2, beslutte, at undtagelser som er udstedt i henhold til stk. 3 i nærværende artikel ikke er i overensstemmelse med denne forordnings generelle sikkerhedsmålsætninger eller enhver anden bestemmelse i EF-retten. I så fald skal medlemsstaten ophæve undtagelsen.

5. I tilfælde, hvor det er muligt at opnå et sikkerhedsniveau, der svarer til det niveau, der opnås ved anvendelse af de fælles tekniske krav og administrative procedurer i nærværende forordnings bilag I, II og III, kan medlemsstaterne uden diskriminering på grund af ansøgernes nationalitet og under hensyntagen til behovet for ikke at fordreje konkurrencen, godkende afvigelser fra disse bestemmelser. De pågældende medlemsstater skal i så fald informere Kommissionen før sådan en godkendelse gives og angive grunde, der viser behovet for at fravige de fælles tekniske krav og administrative procedurer samt de betingelser, der tænkes anvendt for at nå et tilsvarende sikkerhedsniveau.

6. Kommissionen beslutter i henhold til proceduren i artikel 12, stk. 2, om en godkendelse, som er foreslået i henhold til stk. 5 i nærværende artikel, repræsenterer et tilsvarende sikkerhedsniveau og kan gives. Hvis det er tilfældet, meddeler den sin beslutning til alle medlemsstaterne, som også har ret til at anvende denne foranstaltning. De relevante bestemmelser i bilag II og III kan også ændres for at afspejle en sådan foranstaltning.

Bestemmelserne i artikel 6, stk. 1, og artikel 7 gælder for den pågældende foranstaltning.«

5) Artikel 11, stk. 1, affattes således:

»1. Kommissionen skal efter proceduren i artikel 12, stk. 2, tilpasse de fælles tekniske krav og administrative procedurer, der er opført i bilagene, til det videnskabelige og tekniske fremskridt.«

6) I artikel 12 erstattes stk. 2 og 3 med:

»2. Når der henvises til nærværende stykke, finder den i artikel 5 i Rådets afgørelse 1999/468/EF (*) omhandlede forskriftsprocedure anvendelse i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 7, stk. 3 og artikel 8.

Det i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF omhandlede tidsrum er på tre måneder.

_____

(*) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.«

7) Teksten i bilaget til nærværende forordning indsættes som bilag III.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

BILAG

»BILAG III

FÆLLES TEKNISKE KRAV OG ADMINISTRATIVE PROCEDURER FOR KOMMERCIEL TRANSPORT MED FLY

OPS 1: Erhvervsmæssig lufttransport (flyvemaskiner)

Indholdsfortegnelse (generel oversigt)

SUBPART A — Anvendelsesområde

SUBPART B — Generelt

SUBPART C — Certificering af og tilsyn med luftfartsforetagender

SUBPART D — Operationelle procedurer

SUBPART E — Operationer under alle vejrforhold

SUBPART F — Præstation generelt

SUBPART G — Præstationsklasse A

SUBPART H — Præstationsklasse B

SUBPART I — Præstationsklasse C

SUBPART J — Masse og balance

SUBPART K — Instrumenter og udstyr

SUBPART L — Kommunikations- og navigationsudstyr

SUBPART M — Vedligeholdelse af flyvemaskiner

SUBPART N — Flyvebesætning

SUBPART O — Kabinebesætning

SUBPART P — Håndbøger, logbøger og dokumentation

SUBPART R — Lufttransport af farligt gods

SUBPART S — Sikkerhed

SUBPART A

ANVENDELSESOMRÅDE

OPS 1.001

Anvendelsesområde

(se bilag 1 til OPS 1.001)

a) OPS Del 1 fastsætter krav, som gælder for ethvert civilt luftfartøj til erhvervsmæssig lufttransport, der udføres af ethvert luftfartsforetagende, som har sit hovedforretningssted og eventuelt sit hjemsted i en medlemsstat, i det følgende benævnt luftfartsforetagende. OPS 1 finder ikke anvendelse på flyvemaskiner, når disse benyttes til militære, toldmæssige og politimæssige formål.

b) Kravene i OPS Del 1 træder i kraft:

1. Senest den ..., medmindre andet er angivet, for luftfartsforetagender, der opererer flyvemaskiner, hvis højst tilladte startmasse er 10 ton eller derover, eller hvis godkendte kabinekonfiguration er indrettet til befordring af 20 passagerer eller flere eller blandede luftflåder over og under denne diskriminant.

2. Senest den ..., medmindre andet er angivet, for luftfartsforetagender, der opererer alle andre former for flyvemaskiner.

Bilag 1 til OPS 1.001

Senere datoer for opfyldelse af krav indeholdt i OPS 1

Visse bestemmelser i OPS 1 har datoer for opfyldelsen, som er senere end ikrafttrædelsesdatoen for OPS 1. De bestemmelser, hvor dette er tilfældet, og de dermed forbundne datoer for opfyldelsen er som følger:

— OPS 1.470 f) ...

— OPS 1.652 »Noter« ...

— OPS 1.652 m) ...

— OPS 1.665 a) 2 ...

— OPS 1.668 a) 1 ...

— OPS 1.668 a) 2 ...

— OPS 1.670 a) 3 ...

— OPS 1.685 ...

— OPS 1.705 a) ...

— OPS 1.725 a) ...

— OPS 1.780 a) ...

— OPS 1.805 a) 2 ...

— OPS 1.805 c) 2 ...

SUBPART B

GENERELT

OPS 1.005

Generelt

a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine til erhvervsmæssig lufttrafik, medmindre det er i overensstemmelse med OPS Del 1.

b) Luftfartsforetagendet skal overholde ethvert luftdygtighedskrav, som finder anvendelse på flyvemaskiner, der benyttes til erhvervsmæssig lufttrafik.

c) Enhver flyvemaskine skal opereres i overensstemmelse med bestemmelserne i flyvemaskinens luftdygtighedsbevis og inden for de godkendte begrænsninger, som er angivet i flyvemaskinens flyvehåndbog.

OPS 1.010

Dispensationer

Under iagttagelse af de fælles kontrolprocedurer kan Myndigheden undtagelsesvist og midlertidigt meddele dispensation fra bestemmelserne i OPS Del 1, såfremt det er godtgjort, at der er et behov, og forudsat, at eventuelle yderligere betingelser, som Myndigheden finder nødvendige for at sikre et tilfredsstillende sikkerhedsniveau i det pågældende tilfælde, overholdes.

OPS 1.015

Driftsforskrifter

a) Under iagttagelse af de gældende fælles kontrolprocedurer kan Myndigheden ved en driftsforskrift bestemme, at en flyvning af sikkerhedshensyn skal forbydes, begrænses eller underlægges visse betingelser.

b) I driftsforskrifterne angives:

1) årsagen til udstedelsen,

2) anvendelsesområde og gyldighedsperiode og

3) foranstaltninger, som kræves af luftfartsforetagendet/-foretagenderne.

c) Driftsforskrifterne supplerer bestemmelserne i OPS Del 1.

OPS 1.020

Love, bestemmelser og procedurer luftfartsforetagendets ansvarsområder

Luftfartsforetagendet skal sikre, at

1) alle ansatte er gjort bekendt med, at de skal overholde de love, bestemmelser og procedurer, som gælder i de stater, hvor flyvningerne udføres, og som er relevante for udførelsen af deres pligter, og at

2) alle besætningsmedlemmer er gjort bekendt med de love, bestemmelser og procedurer, som er relevante for udførelsen af deres pligter.

OPS 1.025

Fælles sprog

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at alle besætningsmedlemmer kan kommunikere på et fælles sprog.

b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at alt operativt personale kan forstå det sprog, på hvilket de dele af driftshåndbogen, som vedrører deres pligter og ansvar, er skrevet.

OPS 1.030

MEL-lister (lister over mindsteudstyr) — luftfartsforetagendets ansvar

a) Luftfartsforetagendet skal for hver flyvemaskine udarbejde en liste over mindsteudstyr (MEL), som er godkendt af Myndigheden. Denne liste skal være baseret på, men må ikke være mindre restriktiv end den relevante masterliste over mindsteudstyr (MMEL) (hvis en sådan foreligger), som er godkendt af Myndigheden.

b) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, som ikke er i overensstemmelse med MEL, medmindre Myndigheden har givet tilladelse hertil. En eventuel sådan tilladelse giver under ingen omstændigheder tilladelse til en operation, som overskrider begrænsningerne i MMEL.

OPS 1.035

Kvalitetssystem

a) Luftfartsforetagendet skal udarbejde et kvalitetssystem og udpege en kvalitetschef til at overvåge overholdelsen og tilstrækkeligheden af de procedurer, som kræves for at garantere sikker operationel praksis og luftdygtige flyvemaskiner. Kontrollen med denne overholdelse skal omfatte et system for tilbagemelding til den ansvarlige chef (se også OPS 1.175 h)) for at sikre eventuelle korrigerende handlinger.

b) Kvalitetssystemet skal omfatte et kvalitetssikringsprogram, som indeholder procedurer, der er udarbejdet således, at det kontrolleres, at alle flyvninger udføres i overensstemmelse med alle gældende krav, standarder og procedurer.

c) Kvalitetssystemet og kvalitetschefen skal godkendes af Myndigheden.

d) Kvalitetssystemet skal beskrives i de relevante dokumenter.

e) Uanset ovenstående underpunkt a) kan Myndigheden acceptere, at der udnævnes to kvalitetschefer, én for flyvninger og én for vedligeholdelse, forudsat at luftfartsforetagendet har udpeget én kvalitetsstyringsenhed til at sikre, at kvalitetssystemet anvendes ensartet gennem hele flyvningen.

OPS 1.037

Program for forebyggelse af havarier og for flyvesikkerhed

Luftfartsforetagendet skal udarbejde et program for forebyggelse af havarier og for flyvesikkerhed, som kan integreres i kvalitetssystemet, herunder

1) et program for at opnå og fastholde risikoerkendelse hos alle personer, der er involveret i flyvningerne, og

2) en evaluering af de relevante oplysninger om havarier og hændelser og offentliggørelse af de hertil relaterede oplysninger.

OPS 1.040

Yderligere besætningsmedlemmer

Luftfartsforetagendet skal sikre, at besætningsmedlemmer, som ikke er nødvendige flyve- eller kabinebesætningsmedlemmer, også er uddannet i og kompetente til at udføre de pligter, de er pålagt.

OPS 1.050

Informationer om eftersøgning og redning

Luftfartsforetagendet skal sikre, at væsentlige oplysninger om eftersøgnings- og redningstjenester i forbindelse med en flyvning er lettilgængelige i cockpittet.

OPS 1.055

Oplysninger om nød- og overlevelsesudstyr om bord

Luftfartsforetagendet skal sikre, at der foreligger lister med oplysninger om det nød- og overlevelsesudstyr, som forefindes om bord på alle foretagendets flyvemaskiner, og at disse umiddelbart kan meddeles redningskoordineringscentralerne. Disse oplysninger skal, hvor det er relevant, omfatte nummer, farve og type på redningsflåder og pyroteknik, oplysninger om nødbeholdning af lægemidler, vandbeholdning samt bærbart nødradioudstyrs type og frekvenser.

OPS 1.060

Nødlanding på vandet

Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, hvis godkendte kabinekonfiguration er på flere end 30 passagersæder, på flyvninger over vand i en afstand, som er længere end 120 minutters flyvning ved marchfart eller 400 sømil (afhængigt af, hvilken afstand der er den korteste) fra land, hvor der kan foretages en nødlanding, medmindre flyvemaskinen opfylder de krav til nødlanding på vandet, som er angivet i den gældende luftdygtighedsforskrift.

OPS 1.065

Befordring af krigsvåben og krigsmateriel

a) Luftfartsforetagendet må ikke befordre krigsvåben og krigsmateriel ad luftvejen, medmindre alle berørte stater har godkendt dette.

b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at krigsvåben og krigsmateriel

1) anbringes i flyvemaskinen på et sted, som er utilgængeligt for passagerer under flyvning, og

2) ikke er ladt, i tilfælde af skydevåben,

medmindre alle berørte stater inden flyvningens påbegyndelse har givet tilladelse til, at sådanne krigsvåben og sådant krigsmateriel kan befordres under omstændigheder, som helt eller delvist afviger fra dem, der er angivet i dette underpunkt.

c) Luftfartsforetagendet skal sikre, at luftfartøjschefen inden flyvningens påbegyndelse har modtaget de nærmere oplysninger om og fået oplyst placeringen om bord på flyvemaskinen af eventuelle krigsvåben og krigsmateriel, som skal befordres.

OPS 1.070

Befordring af jagtvåben og -ammunition

a) Luftfartsforetagendet skal træffe alle rimelige foranstaltninger for at sikre, at luftfartsforetagendet modtager underretninger om eventuelle jagtvåben, som skal befordres ad luftvejen.

b) Et luftfartsforetagende, som tillader befordring af jagtvåben, skal sikre, at våbnene

1) anbringes i flyvemaskinen på et sted, som er utilgængeligt for passagerer under flyvning, medmindre Myndigheden har fastslået, at dette krav ikke kan opfyldes, og godkendt, at andre procedurer anvendes, og

2) ikke er ladt, i tilfælde af skydevåben eller andre våben, som kan indeholde ammunition.

c) Ammunition til jagtvåben kan befordres i passagerernes indcheckede bagage med forbehold af visse begrænsninger i overensstemmelse med de tekniske instruktioner (se OPS 1.1160 b) 5) som defineret i OPS 1.1150 a) 14.

OPS 1.075

Metode for personbefordring

Luftfartsforetagendet skal træffe alle rimelige foranstaltninger for at sikre, at der ikke under flyvning befinder sig personer i nogen del af en flyvemaskine, som ikke er bestemt til personers ophold, medmindre luftfartøjschefen har givet midlertidig adgang til en given del af flyvemaskinen

1) med det formål at træffe de foranstaltninger, som er nødvendige af hensyn til sikkerheden for flyvemaskinen og for eventuelle personer, dyr eller gods heri, eller

2) hvor der befordres fragt eller forsyninger, og som er en del af flyvemaskinen, der er beregnet til personers adgang under flyvning.

OPS 1.085

Besætningens ansvar

a) Et besætningsmedlem skal have ansvaret for en tilfredsstillende udførelse af vedkommendes pligter, som:

1) vedrører sikkerheden for flyvemaskinen og de ombordværende, og som

2) er anført i de instruktioner og procedurer, der er fastsat i driftshåndbogen.

b) Et besætningsmedlem skal:

1) til luftfartøjschefen indberette enhver hændelse, som har eller kunne have bragt sikkerheden i fare, og

2) benytte luftfartsforetagendets hændelsesindberetningsskemaer i overensstemmelse med OPS 1.420. I alle sådanne tilfælde skal den berørte luftfartøjschef have tilstillet en kopi af rapporten.

c) Et besætningsmedlem må ikke udføre pligter på en flyvemaskine:

1) hvis vedkommende er under indflydelse af et lægemiddel, som kan påvirke vedkommendes evner på en måde, der udgør en sikkerhedsrisiko,

2) efter dybvandsdykning, medmindre der er forløbet et rimeligt tidsrum,

3) efter bloddonation, medmindre der er forløbet et rimeligt tidsrum,

4) hvis vedkommende på nogen måde betvivler at være i stand til at udføre sine pålagte pligter, eller

5) hvis vedkommende ved eller har mistanke om, at han lider af træthed eller føler sig uarbejdsdygtig i en grad, som udgør en risiko for, at flyvningen kan blive bragt i fare.

d) Et besætningsmedlem må ikke:

1) indtage alkohol mindre end 8 timer før det angivne mødetidspunkt for en flyvetjenesteperiode eller før påbegyndelsen af en stand-by periode,

2) påbegynde en flyvetjenesteperiode med en alkoholpromille på over 0,2,

3) indtage alkohol i flyvetjenesteperioden eller i en stand-by periode.

e) Luftfartøjschefen

1) er ansvarlig for en sikker operation af flyvemaskinen og for de ombordværendes sikkerhed i flyvetiden,

2) har bemyndigelse til at afgive de ordrer, vedkommende skønner nødvendige for at opretholde sikkerheden om bord på flyvemaskinen og for de personer og deres ejendele, som befordres,

3) har bemyndigelse til at landsætte enhver person eller enhver del af fragten, som efter luftfartøjschefens mening kan udgøre en potentiel fare for flyvemaskinens eller de ombordværendes sikkerhed,

4) må ikke tillade befordring i flyvemaskinen af en person, som forekommer påvirket af alkohol eller narkotika i en sådan grad, at der er sandsynlighed for, at flyvemaskinens og de ombordværendes sikkerhed er truet,

5) har ret til at nægte at befordre afviste passagerer, udviste personer eller personer i forvaring, hvis befordringen af sådanne personer udgør en risiko for flyvemaskinens eller passagerernes sikkerhed,

6) skal sikre, at alle passagerer er informeret om, hvor nødudgangene findes, og om placering og brug af relevant sikkerheds- og nødudstyr,

7) skal sikre, at alle operationelle procedurer og checklister overholdes i overensstemmelse med driftshåndbogen,

8) må ikke tillade noget besætningsmedlem at udøve nogen aktivitet under start, første del af stigningen, slutindflyvning og landing, bortset fra de opgaver, der er nødvendige for en sikker operation af flyvemaskinen,

9) må ikke tillade:

i) at en flight data rekorder deaktiveres eller slukkes, eller at dennes rekorderinger slettes under flyvningen, eller tillade, at rekorderede data slettes efter flyvningen i tilfælde af, at der sker et havari eller en hændelse, som skal indberettes,

ii) at cockpittets voice rekorder deaktiveres eller slukkes under flyvningen, medmindre luftfartøjschefen men er, at de rekorderede data, som ellers ville blive slettet automatisk, bør gemmes med henblik på undersøgelse af en hændelse eller et havari, eller tillade, at de rekorderede data slettes manuelt under eller efter flyvningen i tilfælde af et havari eller en hændelse, som skal indberettes,

10) skal afgøre, hvorvidt luftfartøjschefen vil godkende en flyvemaskine med uanvendelige funktioner, som er tilladt ifølge CDL eller MEL, og

11) skal sikre, at der er udført inspektion før flyvningen.

f) Luftfartøjschefen skal i en nødsituation, som kræver øjeblikkelig beslutning og indsats, træffe enhver foranstaltning, som vedkommende anser for nødvendig under de gældende omstændigheder. I sådanne tilfælde kan luftfartøjschefen af hensyn til sikkerheden afvige fra regler, operationelle procedurer og metoder.

OPS 1.090

Luftfartøjschefens beføjelser

Luftfartsforetagendet skal træffe alle rimelige foranstaltninger for at sikre, at alle personer om bord på flyvemaskinen overholder alle retmæssige ordrer, som luftfartøjschefen udsteder for at opretholde sikkerheden om bord på flyvemaskinen og for de personer og det gods, som befordres.

OPS 1.100

Adgang til cockpittet

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at ingen personer, bortset fra flyvebesætningsmedlemmer, som er udpeget til en flyvning, får adgang til eller befordres i cockpittet, medmindre denne person

1) er et operativt besætningsmedlem,

2) er repræsentant for den Myndighed, som er ansvarlig for certificering, attestering eller inspektion, hvis det er påkrævet som led i udførelsen af den pågældendes tjenstlige pligter, eller

3) har fået tilladelse hertil og befordres i overensstemmelse med instruktionerne i driftshåndbogen.

b) Luftfartøjschefen skal sikre:

1) at adgang til cockpittet af sikkerhedshensyn ikke skaber forvirring og/eller forstyrrer operationen af flyvemaskinen, og

2) at alle personer, som befordres i cockpittet, er gjort bekendt med de relevante sikkerhedsprocedurer.

c) Det er luftfartøjschefens ansvar at træffe den endelige afgørelse om adgang til cockpittet.

OPS 1.105

Uautoriseret befordring

Luftfartsforetagendet skal træffe alle rimelige foranstaltninger for at sikre, at der ikke er personer eller fragt skjult om bord på flyvemaskinen.

OPS 1.110

Bærbare elektroniske anordninger

Luftfartsforetagendet må ikke tillade personer at anvende - og skal træffe alle rimelige foranstaltninger for at sikre, at ingen personer anvender — bærbart elektronisk udstyr om bord på flyvemaskinen, som kan have negativ indvirkning på flyvemaskinens systemer og udstyr.

OPS 1.115

Alkohol og narkotika

Luftfartsforetagendet må ikke tillade personer, som er påvirket af alkohol eller narkotika i en grad, der kan bringe flyvemaskinens og passagerernes sikkerhed i fare, adgang til eller ophold i flyvemaskinen og skal træffe alle rimelige foranstaltninger for at sikre, at dette ikke sker.

OPS 1.120

Fare for sikkerheden

Luftfartsforetagendet skal træffe alle rimelige foranstaltninger for at sikre, at ingen personer handler uforsvarligt eller forsømmeligt eller tilsvarende undlader at handle og derved

1) bringer flyvemaskinen eller en ombordværende person i fare eller

2) bevirker eller tillader, at en flyvemaskine bringer personer eller gods i fare.

OPS 1.125

Dokumenter, som skal forefindes om bord

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at følgende dokumenter eller kopier heraf forefindes om bord under hver flyvning:

   1) registreringsbevis,

   2) luftdygtighedsbevis,

   3) støjcertifikat (hvis relevant),

   4) driftstilladelse (Air Operator Certificate — AOC)

   5) luftfartøjsradiolicens og

   6) ansvarsforsikringspolice(r).

b) Hvert flyvebesætningsmedlem skal på hver flyvning medbringe et gyldigt flyvebesætningscertifikat med de relevante ratings til den pågældende flyvning.

OPS 1.130

Håndbøger, som skal forefindes om bord

Luftfartsforetagendet skal sikre:

1) at de gældende dele af driftshåndbogen, som vedrører besætningens pligter, forefindes om bord under hver flyvning,

2) at de dele af driftshåndbogen, som kræves for at udføre en flyvning, er lettilgængelige for besætningen om bord på flyvemaskinen, og

3) at den gældende flyvehåndbog forefindes om bord på flyvemaskinen, medmindre Myndigheden har godkendt, at den i OPS 1.1045, bilag 1, del B, foreskrevne driftshåndbog indeholder de relevante oplysninger for den pågældende flyvemaskine.

OPS 1.135

Yderligere oplysninger og formularer, som skal forefindes om bord

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at der udover de i OPS 1.125 og OPS 1.130 foreskrevne dokumenter og håndbøger også om bord under enhver flyvning forefindes følgende oplysninger og formularer, som er relevante for operationens type og område:

   1) en operationel flyveplan (Operational Flight Plan), der som minimum indeholder de oplysninger, som kræves i henhold til OPS 1.1060,

   2) flyvemaskinens tekniske logbog (Aeroplane Technical Log), der som minimum indeholder de oplysninger, som kræves i henhold til OPS 1.915 a),

   3) indholdet af den indleverede ATS-flyveplan,

   4) de relevante NOTAM/AIS-instruktionsdokumenter,

   5) de relevante meteorologiske oplysninger,

   6) masse- og balancedokumentation som angivet i Subpart J,

   7) notifikation vedrørende specielle passagerkategorier såsom sikkerhedspersonale, hvis dette personale ikke betragtes som besætning, handicappede personer, afviste passagerer, udviste personer og personer i forvaring,

   8) notifikation vedrørende speciel last inklusive farligt gods, herunder skriftlige oplysninger til luftfartøjschefen som foreskrevet i OPS 1.1215 d),

   9) aktuelle kort og diagrammer og tilhørende dokumenter som foreskrevet i OPS 1.290 b) 7,

   10) enhver anden form for dokumentation, som de stater, der er berørt af den pågældende flyvning, kan kræve, såsom fragtmanifest, passagerliste osv., og

   11) formularer til opfyldelse af Myndighedens og luftfartsforetagendets rapporteringskrav.

b) Myndigheden kan tillade, at de oplysninger, som er specificeret under ovenstående underpunkt a), helt eller delvist foreligger i anden form end en trykt papirudgave. Der skal sikres en acceptabel grad af tilgængelighed, anvendelighed og pålidelighed.

OPS 1.140

Informationer, som opbevares på jorden

a) Luftfartsforetagendet skal sikre:

   som minimum, så længe hver flyvning eller række af flyvninger varer,

   i) at informationerne, som vedrører flyvningen, og som er relevante for den pågældende type af operation, opbevares på jorden, og

   ii) at disse oplysninger opbevares, indtil der er lavet en genpart på det sted, hvor de skal opbevares i overensstemmelse med OPS 1.1065, eller, hvis dette er umuligt,

   iii) at de samme oplysninger medbringes i en brandsikker beholder om bord på flyvemaskinen.

b) De oplysninger, der henvises til i ovenstående underpunkt a), omfatter:

1) en kopi af den operationelle flyveplan, hvis relevant,

2) kopier af de(n) relevante del(e) af flyvemaskinens tekniske logbog,

3) rutespecifikke NOTAM-dokumenter, hvis sådanne er specifikt udarbejdet af luftfartsforetagendet,

4) masse- og balancedokumentation, hvis påkrævet (se OPS 1.625), og

5) notifikation vedrørende speciel last.

OPS 1.145

Bemyndigelse til at inspicere

Luftfartsforetagendet skal sikre, at enhver person, som er bemyndiget hertil af Myndigheden, til enhver tid tillades adgang til og befordring med flyvemaskiner, som opereres i overensstemmelse med en driftstilladelse (AOC), der er udstedt af denne Myndighed, og tillades adgang til og ophold i cockpittet. Luftfartøjschefen kan dog nægte adgang til cockpittet, hvis flyvemaskinens sikkerhed efter hans mening derved ville være truet.

OPS 1.150

Forevisning af dokumenter og rekorderinger

a) Luftfartsforetagendet skal:

1) give enhver person, som er bemyndiget hertil af Myndigheden, adgang til alle dokumenter og rekorderinger, der vedrører flyveoperationer eller vedligeholdelse, og

2) fremlægge alle sådanne dokumenter og rekorderinger efter Myndighedens anmodning inden for et rimeligt tidsrum.

b) Luftfartøjschefen skal fremlægge de dokumenter, som skal forefindes om bord, inden for et rimeligt tidsrum efter at en person, som har Myndighedens tilladelse hertil, har anmodet herom.

OPS 1.155

Opbevaring af dokumenter

Luftfartsforetagendet skal sikre:

1) at ethvert originaldokument eller kopier heraf, som luftfartsforetagendet har pligt til at opbevare, opbevares i den krævede tilbageholdelsesperiode, også selvom luftfartsforetagendet ophører med at være operatør af flyvemaskinen, og

2) at det i tilfælde af, at et besætningsmedlem, for hvem luftfartsforetagendet har ført journal over flyvetjeneste-, tjeneste- og hvileperioder, bliver besætningsmedlem i et andet luftfartsforetagende, stiller denne journal til rådighed for det nye luftfartsforetagende.

OPS 1.160

Opbevaring, fremlæggelse og brug af flight rekorder rekorderinger

a) *Opbevaring af rekorderinger*

1) Efter et havari skal et luftfartsforetagende, som er operatør af en flyvemaskine, der medfører en flight rekorder om bord, i videst muligt omfang opbevare de originale rekorderede data vedrørende havariet i den form, hvori de findes i flight rekorderen, i en periode på 60 dage, medmindre andet er bestemt af den efterforskende myndighed.

2) Medmindre Myndigheden har givet en forudgående tilladelse, skal et luftfartsforetagende, som opererer en flyvemaskine, der har en flight rekorder om bord, efter en hændelse, som er indberetningspligtig, i videst muligt omfang opbevare de originale rekorderede data vedrørende hændelsen i den form, hvori de findes i flight rekorderen, i en periode på 60 dage, medmindre den efterforskende myndighed bestemmer andet.

3) Endvidere skal et luftfartsforetagende, som anvender en flyvemaskine, der har en flight rekorder om bord, opbevare de originale rekorderede data i en periode på 60 dage, hvis Myndigheden kræver det, medmindre den efterforskende myndighed har bestemt andet.

4) Hvis der foreligger krav om, at en flyvemaskine skal have en flight data rekorder om bord, skal luftfartsforetagendet, som opererer denne flyvemaskine:

i) opbevare rekorderingerne i den periode, der er fastsat i OPS 1.715, 1.720 og 1.725 for rekorderingstiden, undtagen ved afprøvning og vedligeholdelse af flight data rekordere, hvor op til en time af de ældste rekorderede data på afprøvningstidspunktet må slettes, og

ii) opbevare et dokument, som indeholder de oplysninger, der er nødvendige for at kunne hente og konvertere de lagrede data til tekniske enheder.

b) *Udlevering af rekorderinger*

Operatøren af en flyvemaskine, der har en flight rekorder om bord, skal udlevere alle rekorderinger, som er optaget på en flight rekorder, og som er tilgængelige eller bevaret, inden for et rimeligt tidsrum efter, at Myndigheden har anmodet herom.

c) *Brug af rekorderinger*

1) Rekorderinger på cockpit voice rekorderen må ikke anvendes til andre formål end efterforskning af et havari eller en hændelse, som er indberetningspligtig, medmindre alle berørte besætningsmedlemmer giver deres samtykke hertil.

2) Rekorderinger på flight data rekorderen må ikke anvendes til andre formål end efterforskning af et havari eller en hændelse, som er indberetningspligtig, medmindre disse rekorderinger

i) anvendes af luftfartsforetagendet til luftdygtigheds- eller vedligeholdelsesformål eller

ii) afidentificeres eller

iii) offentliggøres efter sikre procedurer.

OPS 1.165

Leasing

a) *Terminologi*

Betegnelserne, som anvendes i dette afsnit, har følgende betydning:

1) Dry lease — er, når flyvemaskinen opereres under indlejerens AOC.

2) Wet lease — er, når flyvemaskinen opereres under udlejerens AOC.

b) *Leasing af flyvemaskiner mellem luftfartsforetagender*

1) Wet lease-out.

Et luftfartsforetagende, som stiller et fly og fuld besætning til rådighed for et andet luftfartsforetagende, og som bibeholder alle de funktioner og ansvarsområder, der foreskrives i underafsnit C, er det pågældende flys luftfartsforetagende.

2) Alle leasingaftaler, undtagen wet lease-out

i) Med undtagelse af bestemmelserne i ovenstående underpunkt b) 1 skal et luftfartsforetagende, som anvender en flyvemaskine fra eller stiller en flyvemaskine til rådighed for et andet luftfartsforetagende, indhente forudgående tilladelse til flyvning fra luftfartsforetagendets respektive Myndighed. Alle betingelser, som udgør en del af en sådan godkendelse, skal være indeholdt i leasingaftalen.

ii) De elementer af leasingaftaler, som er godkendt af Myndigheden, udover leasingaftaler, der omfatter en flyvemaskine og fuld besætning, og hvor det ikke er hensigten at overdrage funktioner og ansvarsområder, skal alle i forbindelse med den leasede flyvemaskine betragtes som variationer af den driftstilladelse, hvorunder flyvningerne skal udføres.

c) *Leasing af flyvemaskiner mellem et luftfartsforetagende og enhver juridisk person, som ikke er et andet luftfartsforetagende.*

1) Dry lease-in

i) Et luftfartsforetagende må ikke foretage en dry lease-in af en flyvemaskine fra en juridisk person, som ikke er et andet luftfartsforetagende, medmindre dette er godkendt af Myndigheden. Alle betingelser, som udgør en del af en sådan godkendelse, skal være indeholdt i leasingaftalen.

ii) Et luftfartsforetagende skal for flyvemaskiner under dry lease-in aftaler sikre, at Myndigheden underrettes om og godkender alle afvigelser fra de foreskrevne krav i Subpart K og L og/eller afvigelser fra ethvert luftdygtighedskrav.

2) Wet lease-in

i) Et luftfartsforetagende må ikke uden Myndighedens godkendelse foretage wet lease-in af en flyvemaskine fra en juridisk person, som ikke er et andet luftfartsforetagende.

ii) Et luftfartsforetagende skal for flyvemaskiner under wet lease-in aftaler sikre:

A) at udlejers sikkerhedsnormer for vedligeholdelse og flyvning er i overensstemmelse med JAR,

B) at udlejer er et luftfartsforetagende, som er indehaver af en AOC, der er udstedt af en stat, som har undertegnet Chicagokonventionen,

C) at flyvemaskinen har et standardluftdygtighedsbevis, som er udstedt i overensstemmelse med ICAO, bilag 8, og

D) at ethvert krav, som indlejers Myndighed gør gældende, overholdes.

3) Dry lease-out

Et luftfartsforetagende kan foretage dry lease-out af en flyvemaskine til erhvervsmæssig lufttransport til ethvert luftfartsforetagende i en stat, som har undertegnet Chicagokonventionen, under forudsætning af, at følgende betingelser er opfyldt:

A) at Myndigheden har givet luftfartsforetagendet dispensation fra de relevante bestemmelser i OPS Del 1 og slettet flyvemaskinen fra sin AOC, efter at den udenlandske kontrolmyndighed skriftligt har påtaget sig ansvaret for tilsynet med vedligeholdelse og operation af flyvemaskinen/flyvemaskinerne, og

B) at flyvemaskinen vedligeholdes i overensstemmelse med et godkendt vedligeholdelsesprogram.

4) Wet lease-out

Et luftfartsforetagende, som stiller en flyvemaskine og fuld besætning til rådighed for en anden juridisk person, og som bibeholder alle de funktioner og ansvarsområder, der er foreskrevet i Subpart C, er den pågældende flyvemaskines luftfartsforetagende.

SUBPART C

CERTIFICERING AF OG TILSYN MED LUFTFARTSFORETAGENDER

OPS 1.175

Generelle bestemmelser om certificering af luftfartsforetagender

Note 1: I bilag 1 til dette punkt redegøres der for driftstilladelsens indhold og betingelser.

Note 2: I bilag 2 til dette punkt redegøres der for kravene til ledelse og organisation.

a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine til erhvervsmæssig lufttransport, medmindre det sker i henhold til og i overensstemmelse med betingelserne i en driftstilladelse (AOC).

b) Luftfartsforetagendet, som ansøger om en driftstilladelse eller om en ændring af en driftstilladelse, skal give Myndigheden tilladelse til at undersøge alle sikkerhedsaspekter af den planlagte operation.

c) Luftfartsforetagendet, som ansøger om en AOC:

1) må ikke være indehaver af en AOC, som er udstedt af en anden Myndighed, medmindre de berørte Myndigheder har givet særlig tilladelse hertil,

2) skal have sit primære forretningssted og eventuelt sit hjemsted i den stat, der har ansvaret for udstedelsen af AOC,

3) skal kunne godtgøre over for Myndigheden, at vedkommende er i stand til at operere på sikker måde.

d) Hvis luftfartsforetagendet har flyvemaskiner registreret i forskellige medlemsstater, skal der træffes passende foranstaltninger for at sikre, at sikkerheden kontrolleres centralt af den Myndighed, der har udstedt AOC.

e) Luftfartsforetagendet skal give Myndigheden adgang til sin organisation og sine flyvemaskiner og skal sikre, at der med hensyn til vedligeholdelse gives adgang for alle tilknyttede JAR-145-vedligeholdelsesorganisationer med henblik på at fastslå, at OPS til stadighed er opfyldt.

f) En AOC kan ændres, stilles i bero eller tilbagekaldes, såfremt Myndigheden ikke længere er overbevist om, at luftfartsforetagendet kan opretholde sikre operationer.

g) Luftfartsforetagendet skal have en ledelsesorganisation, som er i stand til at føre operationel kontrol og tilsyn med enhver flyvning, der udføres i henhold til luftfartsforetagendets AOC.

h) Luftfartsforetagendet skal have udpeget en ansvarlig leder, som kan godkendes af Myndigheden, og som har luftfartsforetagendets bemyndigelse til at sikre, at alle operationer og vedligeholdelsesaktiviteter kan finansieres og udføres i overensstemmelse med den standard, som Myndigheden kræver.

i) Luftfartsforetagendet skal have udpeget stillingsindehavere, som kan godkendes af Myndigheden, og som har ansvaret for:

1) flyveoperationer,

2) vedligeholdelsessystemet,

3) uddannelse af besætningsmedlemmer og

4) jordoperationer.

j) Luftfartsforetagendet skal sikre, at enhver flyvning udføres i overensstemmelse med bestemmelserne i driftshåndbogen.

k) Luftfartsforetagendet skal tilvejebringe egnede faciliteter til ground handling for at sikre en sikker håndtering af flyvningerne.

l) Luftfartsforetagendet skal sikre, at flyvemaskinerne er udstyret og besætningerne kvalificeret i henhold til de krav, der gælder for operationens type og område.

m) Luftfartsforetagendet skal opfylde kravene til vedligeholdelse i overensstemmelse med Subpart M for alle flyvemaskiner, som opereres i henhold til bestemmelserne i foretagendets AOC.

n) Luftfartsforetagendet skal udlevere en kopi af driftshåndbogen til Myndigheden som angivet i Subpart P og alle ændringer og revisioner af denne.

o) Luftfartsforetagendet skal opretholde operationelle støttefaciliteter på hovedoperationsbasen, som er egnede til operationens type og område.

OPS 1.180

Udstedelse, ændring og fortsat gyldighed af en AOC

a) Et luftfartsforetagende kan ikke få udstedt en AOC eller en variant af en AOC, og denne AOC vil ikke fortsat være gyldig, medmindre:

1) de flyvemaskiner, der anvendes, har et standardluftdygtighedsbevis, som er udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med ICAO bilag 8.

2) vedligeholdelsessystemet er godkendt af Myndigheden i overensstemmelse med Subpart M, og

3) luftfartsforetagendet har godtgjort over for Myndigheden, at det er i stand til:

i) at etablere og opretholde en tilstrækkelig organisation,

ii) at etablere og opretholde et kvalitetssystem i overensstemmelse med OPS 1.035,

iii) at overholde de krævede uddannelsesprogrammer,

iv) at opfylde kravene til vedligeholdelse i overensstemmelse med de pågældende operationers art og omfang, herunder de relevante punkter, som foreskrives i OPS 1.175 g) til o), og

v) at opfylde OPS 1.175.

b) Uanset bestemmelsen i OPS 1.185 f) skal luftfartsforetagendet hurtigst muligt give Myndigheden meddelelse om alle ændringer, der foretages i de oplysninger, som indleveres i overensstemmelse med ovenstående underpunkt a).

c) Hvis Myndigheden ikke er overbevist om, at kravene i ovenstående underpunkt a) er opfyldt, kan Myndigheden kræve, at der udføres én eller flere demonstrationsflyvninger, der skal udføres, som om de var erhvervsmæssige transportflyvninger.

OPS 1.185

Administrative krav

a) Et luftfartsforetagende skal sikre, at følgende oplysninger er indeholdt i den første ansøgning om en AOC og i en eventuel ansøgning om variation eller forlængelse:

1) Ansøgerens officielle navn, forretningsnavn, adresse og postadresse,

2) en beskrivelse af den planlagte operation,

3) en beskrivelse af ledelsesorganisationen,

4) navn på den ansvarlige leder,

5) navnene på de vigtigste stillingsindehavere, herunder de ansvarlige for flyveoperationer, vedligeholdelsessystem, uddannelse af besætninger samt jordoperationer, og de pågældende personers kvalifikationer og erfaring samt

6) driftshåndbogen.

b) Kun for så vidt angår luftfartsforetagendets vedligeholdelsessystem, skal følgende oplysninger anføres i den første ansøgning om en AOC og i en eventuel ansøgning om variation eller forlængelse samt for hver type af flyvemaskiner, der skal opereres:

1) redegørelse for styring af vedligeholdelse,

2) luftfartsforetagendets vedligeholdelsesprogram(mer) for flyvemaskiner,

3) flyvemaskinens tekniske logbog,

4) hvis relevant, de(n) tekniske specifikation(er) i vedligeholdelsesaftalen(erne) mellem luftfartsforetagendet og enhver JAR-145-godkendt vedligeholdelsesorganisation,

5) antallet af flyvemaskiner.

c) Ansøgningen om udstedelse af den første AOC skal indsendes senest 90 dage før datoen for planlagt flyvning. Driftshåndbogen kan indsendes senere, dog senest 60 dage før datoen for planlagt flyvning.

d) Ansøgningen om en variation af en AOC skal indsendes senest 30 dage inden datoen for planlagt flyvning, medmindre andet er aftalt.

e) Ansøgningen om forlængelse af en AOC skal indsendes senest 30 dage inden udløbet af den gældende gyldighedsperiode, medmindre andet er aftalt.

f) Medmindre der opstår særlige omstændigheder, skal Myndigheden med mindst 10 dages varsel informeres om en foreslået udskiftning af en udpeget stillingsindehaver.

Bilag 1 til OPS 1.175

Indhold af og betingelser for driftstilladelsen

En AOC angiver:

a) Luftfartsforetagendets navn og beliggenhed (hovedforretningssted),

b) udstedelsesdato og gyldighedsperiode,

c) beskrivelse af den type af operationer, som tilladelsen gælder,

d) de(n) type(r) af flyvemaskine(r), som det er tilladt at anvende,

e) registreringsmærker for de(n) tilladte flyvemaskine(r). Dog kan luftfartsforetagender opnå godkendelse af et system, der skal informere Myndigheden om registreringsmærkerne for de flyvemaskiner, som opereres i overensstemmelse med foretagendets AOC,

f) områder godkendt til flyvning,

g) særlige begrænsninger og

h) særlige tilladelser/godkendelser, f.eks.:

— KAT. II/KAT. III (herunder godkendte minima)

— (MNPS) (Minimum Navigation Performance Specifications)

— (ETOPS) Langdistanceflyvning med tomotorede flyvemaskiner

— (RNAV) Områdenavigation

— (RVSM) Reducerede vertikale separationsminima

— Transport af farligt gods.

Bilag 2 til OPS 1.175

En AOC-indehavers ledelse og organisation

a) *Generelt*

1) Luftfartsforetagendet skal have en solid og effektiv ledelsesstruktur for at sikre, at luftfartsvirksomheden drives sikkert. Udpegede stillingsindehavere skal have en dokumenteret kompetence inden for civil luftfart.

2) I dette bilag forstås ved »kompetence«, at vedkommende afhængigt af stillingens art skal have teknisk kompetence og ledererfaring, som kan godkendes af Myndigheden.

b) *Udpegede stillingsindehavere*

1) Driftshåndbogen skal indeholde en beskrivelse af, hvilke funktioner og ansvarsområder udpegede stillingsindehavere har, herunder deres navne, og Myndigheden skal informeres skriftligt om alle planlagte eller faktiske ændringer af udpegelser eller funktioner.

2) Luftfartsforetagendet skal sikre kontinuiteten i tilsynet i fravær af udpegede stillingsindehavere.

3) Luftfartsforetagendet skal godtgøre over for Myndigheden, at ledelsesorganisationen er egnet og i passende grad modsvarer operationsnetværket og operationens omfang.

4) En person, der er udpeget som stillingsindehaver af en AOC-indehaver, kan ikke udnævnes som stillingsindehaver af en anden AOC-indehaver, medmindre Myndigheden kan godkende dette. Udpegede stillingsindehavere skal være forpligtede til at arbejde i et tilstrækkeligt antal timer, så de pågældende kan udføre de ledelsesfunktioner, som er forbundet med størrelsen og omfanget af luftfartsforetagendets virksomhed.

5) En person kan beklæde mere end én af de nominerede stillinger, hvis Myndigheden kan godkende dette.

Note: Kravene til udpegelse af indehaveren af den nominerede stilling, som har ansvaret for vedligeholdelsessystemet i overensstemmelse med OPS 1.175 i) 2, er fastsat i OPS 1.895.

c) *Tilstrækkeligt personale og tilsyn med personale*

1) Besætningsmedlemmer.

Luftfartsforetagendet skal til den planlagte operation ansætte et tilstrækkeligt antal flyve- og kabinebesætningsmedlemmer, som efter behov er uddannet og kontrolleret i overensstemmelse med Subpart N og O.

2) Ground personale

i) Antallet af ansatte på jorden afhænger af flyvningernes art og omfang. Drifts- og ground handling-afdelinger skal især bemandes med uddannet personale, som har indgående forståelse for deres ansvarsområder inden for organisationen.

ii) Et luftfartsforetagende, som indgår aftaler med andre organisationer om levering af visse ydelser, bibeholder ansvaret for at fastholde en tilstrækkelig standard. I sådanne tilfælde skal en udpeget stillingsindehaver have til opgave at sikre, at en eventuel underleverandør lever op til de krævede standarder.

3) Tilsyn

i) Antallet af tilsynsførende, som skal udpeges, afhænger af luftfartsforetagendets struktur og antallet af medarbejdere. Disse tilsynsførendes arbejdsopgaver og ansvarsområder skal defineres, og eventuelle forpligtelser i forbindelse med flyvninger skal tilrettelægges, så de tilsynsførende kan opfylde deres tilsynsmæssige ansvar.

ii) Tilsynet med alle besætningsmedlemmer skal udføres af enkeltpersoner, som har tilstrækkelig erfaring og personlige egenskaber til at sikre, at der opnås den standard, der er angivet i driftshåndbogen.

d) *Pladsfaciliteter*

1) Luftfartsforetagendet skal sikre, at der er tilstrækkelig arbejdsplads til rådighed på alle operationsbaser for medarbejderne, som er beskæftiget med sikkerheden under flyvninger. Der skal tages hensyn til de behov, som findes hos personale på jorden og hos medarbejdere beskæftiget med operationel kontrol, opbevaring og fremvisning af vigtige rekorderinger, og til besætningernes planlægning af flyvninger.

2) Kontortjenesterne skal straks kunne distribuere operationelle instruktioner og andre oplysninger til alle berørte medarbejdere.

e) *Dokumentation*

Luftfartsforetagendet skal træffe foranstaltninger med henblik på udarbejdelse af håndbøger, ændringer og anden dokumentation.

SUBPART D

OPERATIONELLE PROCEDURER

OPS 1.195

Operationel kontrol og tilsyn

Luftfartsforetagendet skal udøve operationel kontrol med og udarbejde og vedligeholde en metode for tilsyn med flyveoperationer, som er godkendt af Myndigheden.

OPS 1.200

Driftshåndbog

Luftfartsforetagendet skal udarbejde en driftshåndbog i overensstemmelse med Subpart P til brug for og til vejledning af det operative personale.

OPS 1.205

Det operative personales kompetence

Et luftfartsforetagende skal sikre, at alt personale, der er udpeget til eller er direkte involveret i operationer på jorden og flyveoperationer, instrueres korrekt, har vist deres egnethed til at varetage deres særlige pligter og er bekendt med deres ansvar og med forbindelsen mellem sådanne pligter og operationen som helhed.

OPS 1.210

Udarbejdelse af procedurer

a) Luftfartsforetagendet skal for hver luftfartøjstype udarbejde procedurer og instruktioner, der omfatter de pligter, som personale på jorden og besætningsmedlemmer har for alle typer af operationer på jorden og flyveoperationer.

b) Luftfartsforetagendet skal udarbejde et checklistesystem til brug for besætningsmedlemmer i alle faser af operationen af flyvemaskinen under henholdsvis normale forhold, unormale forhold og i nødsituationer for at sikre, at de operationelle procedurer i driftshåndbogen følges.

c) Luftfartsforetagendet må ikke kræve, at et besætningsmedlem udfører nogen aktiviteter i kritiske faser af flyvningen bortset fra de aktiviteter, der er nødvendige for en sikker operation af flyvemaskinen.

OPS 1.215

Anvendelse af lufttrafiktjenester

Luftfartsforetagendet skal sikre, at der anvendes lufttrafiktjenester på alle flyvninger, når det er muligt.

OPS 1.220

Luftfartsforetagendets godkendelse af flyvepladser

Luftfartsforetagendet må kun give tilladelse til anvendelse af flyvepladser, som er egnede til de(n) pågældende type(r) af flyvemaskiner og operationer.

OPS 1.225

Flyvepladsens operative minima

a) Luftfartsforetagendet skal angive flyvepladsens operative minima, som udarbejdes i overensstemmelse med OPS 1.430 for hver afgang, destination eller alternativ flyveplads, der godkendes til anvendelse i henhold til OPS 1.220.

b) I disse minima skal medregnes en eventuel forøgelse af de angivne værdier, som påbydes af Myndigheden.

c) Minima for en specifik type indflyvnings- og landingsprocedure anses for gældende, hvis:

1) jordudstyret, som fremgår af det respektive diagram, og som kræves til den planlagte procedure, er operativt,

2) de flyvemaskinesystemer, som er nødvendige for den pågældende indflyvningstype, er operative,

3) de krævede kriterier for en flyvemaskines funktion er opfyldt, og

4) besætningen er kvalificeret i overensstemmelse hermed.

OPS 1.230

Instrumentprocedurer ved udflyvning og indflyvning

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at der anvendes instrumentprocedurer for udflyvning og indflyvning, som er udarbejdet af den stat, hvori flyvepladsen er beliggende.

b) Uanset ovenstående underpunkt a) kan en luftfartøjschef acceptere en ATC-klarering for at afvige fra en bekendtgjort afgangs- eller ankomstrute, forudsat at kriterierne for hindringsfrihed overholdes, og forudsat, at der i fuldt omfang tages hensyn til flyveforholdene. Slutindflyvningen skal udføres visuelt eller i overensstemmelse med den fastsatte instrumentindflyvningsprocedure.

c) Luftfartsforetagendet må kun indføre andre procedurer end dem, som skal anvendes i overensstemmelse med ovenstående underpunkt a), under forudsætning af, at disse procedurer er godkendt af den stat, hvori flyvepladsen er beliggende, hvis en sådan godkendelse er påkrævet, og under forudsætning af Myndighedens godkendelse.

OPS 1.235

Procedurer for støjbegrænsning

a) Luftfartsforetagendet skal udarbejde operationelle procedurer for støjbegrænsning under instrumentflyvning i overensstemmelse med ICAO PANS OPS bind 1 (Dok. 8168—OPS/611).

b) Procedurerne for støjbegrænsning i forbindelse med stigning ved start, som angives af et luftfartsforetagende for en given type af flyvemaskine, skal være de samme for alle flyvepladser.

OPS 1.240

Ruter og operationsområder

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at der kun udføres flyvninger på de ruter og inden for de områder, hvor:

1) der forefindes faciliteter på jorden og ground services, herunder vejrtjenester, som er egnede til den planlagte operation,

2) præstationen for den flyvemaskine, som planlægges anvendt, er tilstrækkelig til at overholde kravene til minimumsflyvehøjde,

3) udstyret i den flyvemaskine, der planlægges anvendt, opfylder mindstekravene til den planlagte operation,

4) der er egnede kort og diagrammer til rådighed (se OPS 1.135 a) 9),

5) der er egnede flyvepladser til rådighed inden for de tids-/afstandbegrænsninger, der er fastsat i OPS 1.245, såfremt der anvendes tomotorede flyvemaskiner.

6) der findes arealer, som giver mulighed for at foretage sikker nødlanding, hvis der anvendes enmotorede flyvemaskiner.

b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at operationerne udføres i overensstemmelse med eventuelle restriktioner vedrørende ruter og operationelle områder, som er pålagt af Myndigheden.

OPS 1.241

Operation i afgrænset luftrum med reducerede vertikale separationsminima (RVSM)

Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine i afgrænsede dele af luftrummet, hvor der på grundlag af den regionale luftfartsaftale (Regional Air Navigation Agreement) gælder et vertikalt separationsminimum på 300 m (1 000 ft), medmindre Myndigheden har godkendt dette (RVSM-godkendelse) (se også OPS 1.872).

OPS 1.243

Flyvning i områder med specifikke krav til navigation

Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine i afgrænsede områder eller i en afgrænset del af et angivet luftrum, hvor der på grundlag af den regionale luftfartsaftale er fastsat minimumsspecifikationer for navigation (minimum navigation performance specifications), medmindre Myndigheden har godkendt dette (MNPS/RNP/RNAV-godkendelse) E også OPS 1.865 c) 2 og OPS 1.870).

OPS 1.245

Maksimal afstand fra en egnet flyveplads for tomotorede flyvemaskiner uden en ETOPS-godkendelse

a) Medmindre dette specifikt er godkendt af Myndigheden i overensstemmelse med OPS 1.246 a) (ETOPS-godkendelse), må et luftfartsforetagende ikke anvende tomotorede flyvemaskiner på en rute, som indeholder et punkt, der befinder sig længere fra en egnet flyveplads end:

1) for flyvemaskiner i præstationsklasse A med enten:

i) en godkendt kabinekonfiguration på 20 eller flere sæder eller

ii) en maksimal startmasse på 45,360 kg eller derover,

den afstand, der flyves på 60 minutter ved den marchfart med en motor ude af drift, som er fastsat i overensstemmelse med nedenstående underpunkt b),

2) for flyvemaskiner i præstationsklasse B eller C:

i) den afstand, der flyves på 120 minutter ved den marchfart med en motor ude af drift, som er fastsat i overensstemmelse med nedenstående underpunkt b), eller

ii) 300 sømil,

afhængigt af, hvilken afstand der er kortest.

b) Luftfartsforetagendet skal fastsætte en hastighed til beregning af den maksimale afstand til en egnet flyveplads for hver type af tomotorede flyvemaskiner eller for hver variant, der opereres, på ikke over V_{MO} baseret på den faktiske flyvehastighed, som flyvemaskinen kan opretholde med en motor ude af drift under følgende forhold:

1) international standardatmosfære (ISA),

2) flyvning i niveau

i) for turbojetflyvemaskiner ved:

A) FL 170 eller

B) ved den maksimale flyvehøjde, som flyvemaskinen med en motor ude af drift kan stige til og opretholde ved hjælp af den bruttostigningshastighed, der er angivet i AFM,

afhængigt af, hvilken afstand der er kortest.

ii) for propeldrevne flyvemaskiner ved:

A) FL 80 eller

B) ved den maksimale flyvehøjde, som flyvemaskinen med en motor ude af drift kan stige til og opretholde ved hjælp af den bruttostigningshastighed, der er angivet i AFM,

afhængigt af, hvilken afstand der er kortest.

3) maksimal kontinuerlig kraft eller effekt på den stadigt fungerende motor,

4) en masse for flyvemaskinen, som ikke er mindre end resultatet af:

i) start ved havoverfladen med maksimal startmasse og

ii) stigning med alle motorer til den optimale marchhøjde ved langdistanceflyvninger og

iii) flyvning med alle motorer ved langdistancemarchfarten ved denne højde,

indtil den tid, der er gået siden starten, svarer til den gældende grænse, der er fastsat i underpunkt a) ovenfor.

c) Luftfartsforetagendet skal sikre, at følgende data, der er specifikke for hver type eller variant, er indeholdt i driftshåndbogen:

1) den marchfart med en motor ude af drift, der er fastsat i overensstemmelse med underpunkt b) ovenfor og

2) den maksimale afstand fra en egnet flyveplads, der er fastsat i overensstemmelse med underpunkt a) og b) ovenfor.

Note: De hastigheder og højder (flyveniveauer), som er angivet ovenfor, er kun beregnet til brug ved fastsættelse af den maksimale afstand fra en egnet flyveplads.

OPS 1.246

Operationer med udvidet rækkevidde med tomotorede flyvemaskiner (ETOPS)

a) Luftfartsforetagendet må ikke udføre operationer uden for den grænseafstand, der er fastsat i overensstemmelse med OPS 1.245, medmindre Myndigheden har godkendt dette (ETOPS-godkendelse).

b) Luftfartsforetagendet skal forud for udførelse af en ETOPS-flyvning sikre, at der er et passende ETOPS en-route alternativ til rådighed inden for enten den godkendte omdirigeringstid eller en omdirigeringstid, der er baseret på flyvemaskinens MEL-afledte anvendelighedsstatus (serviceability status), afhængigt af, hvilken afstand der er kortest (se også OPS 1.297 d)).

OPS 1.250

Fastsættelse af minimumsflyvehøjder

a) Luftfartsforetagendet skal fastsætte minimumsflyvehøjder og udarbejde metoder for fastsættelse af disse højder for alle rutesegmenter, der skal flyves - som giver den krævede terrænklarering under hensyn til kravene i Subpart F til I.

b) Metoden for fastsættelse af minimumsflyvehøjder skal godkendes af Myndigheden.

c) Hvis de minimumsflyvehøjder, der er fastsat af de overfløjne stater, er højere end de højder, der er fastsat af luftfartsforetagendet, er det de højeste værdier, som er gældende.

d) Luftfartsforetagendet skal tage følgende faktorer i betragtning ved fastsættelse af minimumsflyvehøjder:

1) den nøjagtighed, hvormed flyvemaskinens position kan bestemmes,

2) de sandsynlige unøjagtigheder i de anvendte højdemåleres visninger,

3) terrænets karakteristika (f.eks. pludselige ændringer i højden over havoverfladen) langs de ruter eller i de områder, hvor der skal udføres flyvninger,

4) sandsynligheden for at støde på ugunstige vejrforhold (f.eks. kraftig turbulens og nedadgående luftstrømme) og

5) mulige unøjagtigheder i luftfartskortene.

e) Ved opfyldelse af de i underpunkt d) ovenfor foreskrevne krav skal der tages behørigt hensyn til:

1) korrigeringer for temperatur- og trykvariationer i forhold til standardværdier,

2) ATC-kravene og

3) eventuelle uforudsete hændelser langs den planlagte rute.

OPS 1.255

Brændstofpolitik

a) Luftfartsforetagendet skal udarbejde en brændstofpolitik med henblik på flyveplanlægning og genplanlægning under flyvning for at sikre, at alle flyvemaskiner medfører tilstrækkeligt brændstof til den planlagte flyvning og reservebeholdninger til at dække afvigelser fra den planlagte flyvning.

b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at planlægningen af flyvninger udelukkende baseres på:

1) procedurer og data, der er indeholdt i eller udledt af driftshåndbogen, eller på aktuelle luftfartøjsspecifikke data og

2) de flyveforhold, hvorunder flyvningen skal udføres, herunder:

i) realistiske tal for flyvemaskinens brændstofforbrug,

ii) påregnede masser,

iii) forventede vejrforhold og

iv) ATS-procedurer og -begrænsninger.

c) Luftfartsforetagendet skal sikre, at beregningen forud for flyvningen af det brugbare brændstof, som er påkrævet til en flyvning, omfatter:

1) brændstof til kørsel på jorden,

2) brændstof til flyvningen,

3) reservebrændstof bestående af:

i) brændstof til nødsituationer,

ii) brændstof til flyvning til en alternativ flyveplads, hvis der er behov for en alternativ destination. (Dette udelukker ikke, at afgangsflyvepladsen vælges som alternativ destination),

iii) endeligt reservebrændstof og

iv) yderligere brændstof, hvis det er påkrævet i forbindelse med den pågældende operationstype (f.eks. ETOPS) og

4) ekstra brændstof, hvis dette kræves af luftfartøjschefen.

d) Luftfartsforetagendet skal sikre, at procedurerne for beregning af brændstofbehovet ved ændring af planerne undervejs, når en flyvning skal foregå ad en anden rute eller til en anden destination end den oprindeligt planlagte, omfatter:

1) brændstof til den resterende del af flyvningen,

2) reservebrændstof bestående af:

i) brændstof til nødsituationer,

ii) brændstof til flyvning til en alternativ flyveplads, hvis der er behov for en alternativ destination. (Dette udelukker ikke, at afgangsflyvepladsen vælges som alternativ destination),

iii) endeligt reservebrændstof og

iv) yderligere brændstof, hvis det er påkrævet i forbindelse med den pågældende operationstype (f.eks. ETOPS) og

3) ekstra brændstof, hvis dette kræves af luftfartøjschefen.

OPS 1.260

Befordring af bevægelseshæmmede personer

a) Luftfartsforetagendet skal udarbejde procedurer for befordring af bevægelseshæmmede personer (PRM'er).

b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at bevægelseshæmmede personer ikke tildeles eller optager sæder, hvor deres tilstedeværelse kan:

1) hindre besætningsmedlemmerne i at udføre deres pligter,

2) blokere adgangen til nødudstyr eller

3) hindre en nødevakuering af flyvemaskinen.

c) Luftfartøjschefen skal underrettes, når der skal befordres bevægelseshæmmede personer om bord.

OPS 1.265

Befordring af udviste eller afviste personer eller personer i forvaring

Luftfartsforetagendet skal udarbejde procedurer for befordring af udviste eller afviste personer eller personer i forvaring for at sikre flyvemaskinens og de ombordværendes sikkerhed. Luftfartøjschefen skal informeres, når de ovennævnte personer medføres om bord.

OPS 1.270

Anbringelse af bagage og fragt

(se bilag 1 til OPS 1.270)

a) Luftfartsforetagendet skal udarbejde procedurer for at sikre, at kun håndbagage, der kan anbringes tilfredsstillende og sikkert, medtages i flyvemaskinen og medbringes i passagerkabinen.

b) Luftfartsforetagendet skal udarbejde procedurer for at sikre, at al bagage og fragt om bord, som kan forvolde skade på personer eller ting, eller som kan blokere gange og udgange, hvis den forskubber sig, placeres i lastrum, der er konstrueret til at forhindre, at bagagen/fragten kan flytte sig.

OPS 1.280

Passagerernes placering

Luftfartsforetagendet skal udarbejde procedurer for at sikre, at passagererne er placeret således, at de i tilfælde af, at en nødevakuering er påkrævet, bedst kan medvirke til og ikke hæmmer evakueringen af flyvemaskinen.

OPS 1.285

Instruering af passagerer

Luftfartsforetagendet skal sikre:

a) *Generelt*

1) at passagererne mundtligt orienteres om sikkerhedsspørgsmål, hvilket helt eller delvist kan ske gennem en audiovisuel præsentation.

2) at passagererne forsynes med en sikkerhedsbrochure, på hvilken instruktionerne i billedform viser, hvordan nødudstyr og nødudgange, som kan forventes anvendt af passagererne, fungerer.

b) *Før start*

1. at passagererne informeres om følgende spørgsmål, hvis disse er relevante:

i) bestemmelser om rygning,

ii) at ryglænet skal være i oprejst position og bordet klappet op,

iii) nødudgangenes placering,

iv) placering og anvendelse af gulvmarkeringer, som viser hen til nødudgangene,

v) anbringelse af håndbagage,

vi) begrænsninger i brugen af bærbart elektronisk udstyr og

vii) placering og indhold af sikkerhedsbrochuren,

og

2) at passagererne får en demonstration af følgende:

i) brugen af sikkerhedsbælter og/eller sikkerhedsseler, herunder hvordan sikkerhedsbæltet og/eller sikkerhedsselen spændes og åbnes,

ii) iltudstyrets placering og anvendelse, hvis påkrævet (se OPS 1.770 og OPS 1.775). Passagererne skal også informeres om, at rygning er forbudt, når der anvendes ilt, og

iii) redningsvestenes placering og anvendelse, hvis påkrævet (se OPS 1.825).

c) *Efter start*

at passagererne, hvis det er relevant, gøres opmærksomme på følgende:

i) bestemmelser om rygning og

ii) brug af sikkerhedsbælter og/eller sikkerhedsseler.

d) *Før landing*

at passagererne, hvis det er relevant, gøres opmærksomme på følgende:

i) bestemmelser om rygning,

ii) brug af sikkerhedsbælter og/eller sikkerhedsseler,

iii) at ryglænet skal være i oprejst position og bordet klappet op,

iv) genanbringelse af håndbagage og

v) begrænsninger i brugen af bærbart elektronisk udstyr.

e) *Efter landing*

at passagererne gøres opmærksomme på følgende:

i) bestemmelser om rygning og

ii) brug af sikkerhedsbælter og/eller sikkerhedsseler.

f) at passagererne i tilfælde af en nødsituation under flyvning instrueres i de nødforanstaltninger, som egner sig for de pågældende forhold.

OPS 1.290

Forberedelse af flyvning

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at der udfyldes en operationel flyveplan for hver planlagt flyvning.

b) Luftfartøjschefen må ikke påbegynde en flyvning, medmindre han finder det godtgjort:

1) at flyvemaskinen er luftdygtig,

2) at flyvemaskinens konfiguration er i overensstemmelse med konfigurationsafvigelseslisten (CDL),

3) at de instrumenter og det udstyr, som er nødvendigt, for at den pågældende flyvning kan gennemføres, er til rådighed i overensstemmelse med Subpart K og L,

4) at instrumenter og udstyr er i funktionsdygtig stand, bortset fra det, der er tilladt i henhold til MEL,

5) at de dele af driftshåndbogen, som er nødvendige for at gennemføre flyvningen, er til rådighed,

6) at de dokumenter, yderligere oplysninger og formularer, som skal være til rådighed i henhold til OPS 1.125 og OPS 1.135, forefindes om bord,

7) at aktuelle kort, diagrammer og tilhørende dokumenter eller tilsvarende data er til rådighed og dækker den planlagte operation af flyvemaskinen inklusive en eventuel afvigelse fra den planlagte rute, som med rimelighed kan forventes,

8) at de faciliteter på jorden og ground services, som er nødvendige for den planlagte flyvning, er til rådighed og tilstrækkelige,

9) at bestemmelserne i driftshåndbogen om kravene til brændstof, olie og ilt og om mindste sikre flyvehøjde, flyvepladsens operative minima og tilgængeligheden af alternative flyvepladser, hvor det er påkrævet, kan overholdes for den planlagte flyvning,

10) at lasten er korrekt fordelt og forsvarligt sikret,

11) at flyvemaskinens masse ved påbegyndelsen af startrullestrækningen er således, at flyvningen kan udføres i overensstemmelse med Subpart F til I, afhængigt af, hvad der er gældende, og

12) at eventuelle operationelle begrænsninger ud over de begrænsninger, der er fastsat i underpunkt 9) og 11) ovenfor, kan overholdes.

OPS 1.295

Valg af flyvepladser

a) Luftfartsforetagendet skal ved planlægning af en flyvning udarbejde procedurer for valg af destinationsflyvepladser og/eller alternative flyvepladser i overensstemmelse med OPS 1.220.

b) Luftfartsforetagendet skal i den operationelle flyveplan vælge og specificere en alternativ startflyveplads, hvis det ikke er muligt at vende tilbage til afgangsflyvepladsen af vejr- eller driftsmæssige årsager, skal befinde sig inden for:

1) For tomotorede flyvemaskiner enten:

i) en times flyvetid ved marchfart med en motor ude af drift ifølge flyvehåndbogen (AFM) under standardforhold i vindstille baseret på den faktiske startmasse eller

ii) to timer eller tiden til den godkendte alternative ETOPS-flyveplads, afhængigt af, hvilken der er kortest, ved marchfart med en motor ude af drift ifølge AFM under standardforhold i vindstille for flyvemaskiner og besætninger, der er godkendt til ETOPS, eller

2) to timers flyvetid ved marchfart med en motor ude af drift ifølge AFM under standardforhold i vindstille baseret på den faktiske startmasse for tre- og firemotorede flyvemaskiner, og

3) hvis AFM ikke indeholder en marchfart med en motor ude af drift, skal den hastighed, der anvendes ved beregningen, være den hastighed, der opnås med de(n) resterende motor(er) indstillet til maksimal kontinuerlig motorydelse.

c) Luftfartsforetagendet skal vælge mindst en alternativ destination for hver IFR-flyvning, medmindre:

1) både:

i) varigheden af den planlagte flyvning fra start til landing ikke overstiger 6 timer, og

ii) der er to særskilte landingsbaner til rådighed på destinationen og de fremherskende vejrforhold er således, at indflyvningen fra den relevante minimumssektorhøjde og landingen kan udføres i VMC i perioden fra en time før til en time efter det forventede tidspunkt for ankomst til destinationen,

eller

2) destinationen er fjerntbeliggende, og der ikke findes nogen egnet alternativ destination.

d) Flyselskabet skal vælge to alternative destinationer, når de relevante vejrrapporter eller -forudsigelser for destinationen eller en kombination deraf angiver:

1) At vejrforholdene i en periode fra 1 time før til 1 time efter det forventede ankomsttidspunkt vil være dårligere end de gældende mindstekrav til planlægning eller

2) når der ikke foreligger meteorologiske oplysninger.

e) Luftfartsforetagendet skal angive eventuelle krævede alternative flyvepladser i den operationelle flyveplan.

OPS 1.297

Planlægningsminima for IFR-flyvninger

a) *Planlægningsminima for startalternativer*

Luftfartsforetagendet må ikke vælge en flyveplads som alternativ startflyveplads, medmindre de aktuelle vejrrapporter eller -udsigter eller en given kombination heraf viser, at vejrforholdene i løbet af en periode, der begynder 1 time før og slutter 1 time efter det forventede tidspunkt for ankomst til flyvepladsen, vil svare til eller være bedre end de gældende mindstekrav til landing, der er fastsat i overensstemmelse med OPS 1.225. Skydækkehøjden skal tages i betragtning, hvis de eneste muligheder for indflyvning er ikke-præcisions- og/eller cirklingindflyvning. Der skal tages hensyn til eventuelle begrænsninger i forbindelse med operationer med en motor ude af drift.

b) *Planlægningsminima for destinations- og alternative destinationsflyvepladser*

Luftfartsforetagendet må kun vælge destinationsflyvepladsen og/eller alternativ(e) destinationsflyveplads(er), når de aktuelle vejrrapporter eller -udsigter eller en given kombination heraf viser, at vejrforholdene i løbet af en periode, der begynder 1 time før og slutter 1 time efter det forventede tidspunkt for ankomst til flyvepladsen, vil svare til eller være bedre end nedenstående gældende planlægningsminima:

1) planlægningsminima for en destinationsflyveplads:

i) RVR/sigtbarhed angivet i overensstemmelse med OPS 1.225 og

ii) skydækkehøjden er lig med eller over MDH ved ikke-præcisions- eller cirklingindflyvning og

2) planlægningsminima for alternativ(e) destinationsflyveplads(er):

Table 1

Planlægningsminima en-route og alternative destinationsflyvepladser

Indflyvningstype	Planlægningsminima
Kat. II og III	Kat. I (Note 1)
Kat. I	Ikke-præcision (note 1 & 2)
Ikke-præcision	Ikke-præcision (note 1 & 2) plus 200 ft/1 000 m
Cirkling	Cirkling

Note 1: RVR.

Note 2: Skydækkehøjden skal være lig med eller over MDH.

c) *Planlægningsminima for en alternativ flyveplads en-route*

Luftfartsforetagendet må ikke vælge en flyveplads som alternativ flyveplads en-route, medmindre de aktuelle vejrrapporter eller -udsigter eller en given kombination heraf viser, at vejrforholdene i løbet af en periode, der begynder 1 time før og slutter 1 time efter det forventede tidspunkt for ankomst til flyvepladsen, vil være lig med eller bedre end planlægningsminima i overensstemmelse med ovenstående tabel 1.

d) *Planlægningsminima for en alternativ ETOPS-flyveplads en-route*

Luftfartsforetagendet må ikke vælge en flyveplads som alternativ ETOPS-flyveplads en-route, medmindre de aktuelle vejrrapporter eller -udsigter eller en given kombination heraf viser, at vejrforholdene i løbet af en periode, der begynder 1 time før og slutter 1 time efter det forventede tidspunkt for ankomst til flyvepladsen, vil være lig med eller bedre end de planlægningsminima, der foreskrives i nedenstående tabel 2, og i overensstemmelse med luftfartsforetagendets ETOPS-godkendelse.

Tabel 2

Planlægningsminima ETOPS

Indflyvningstype	Planlægningsminima	
(Krav til RVR/sigtbarhed & skydækkehøjde, hvis relevant)		
	Flyveplads med	
	mindst 2 særskilte indflyvningsprocedurer baseret på 2 særskilte hjælpemidler til betjening af 2 særskilte landingsbaner (se IEM OPS 1.295 cc) i) ii))	mindst 2 særskilte indflyvningsprocedurer baseret på 2 særskilte hjælpemidler til betjening af 1 landingsbane eller mindst 1 indflyvningsprocedure baseret på 1 hjælpemidel til betjening af 1 landingsbane
Præcisionsindflyvning kat. II, III (ILS, MLS)	Minima for præcisionsindflyvning kat. I	Minima for ikke-præcisionsindflyvning
Præcisionsindflyvning kat. I (ILS, MLS)	Minima for ikke-præcisionsindflyvning	Minima for cirkling eller, hvis disse ikke foreligger, minima for ikke-præcisionsindflyvning plus 200 ft/1 000 m
Ikke-præcisionsindflyvning	Det laveste af minima for ikke-præcisionsindflyvning plus 200 ft/1 000 m eller minima for cirkling	Det højeste af minima for cirkling eller minima for ikke-præcisionsindflyvning plus 200 ft/1 000 m
Cirklingindflyvning	Minima for cirkling	

OPS 1.300

Indlevering af ATS-flyveplan

Luftfartsforetagendet skal sikre, at en flyvning ikke påbegyndes, medmindre der er indleveret en ATS-flyveplan eller indleveret tilstrækkelige oplysninger til, at alarmeringstjenesterne om nødvendigt kan aktiveres.

OPS 1.305

Påfyldning/udtømning af brændstof, mens passagererne er ved at gå om bord, er om bord eller er ved at gå fra borde

(se bilag 1.305 til OPS 1.001)

Flyselskabet skal sikre, at der ikke påfyldes/udtømmes Avgas eller brændstof af wide-cut typen på flyet (f.eks. Jet-B eller tilsvarende), eller hvis en blanding af disse brændstoftyper forekommer, når passagererne er ved at gå om bord, er om bord eller er ved at gå fra borde. Der skal i alle andre tilfælde træffes de fornødne foranstaltninger, og flyvemaskinen skal være tilstrækkeligt bemandet med kvalificeret personale, der er parat til at iværksætte og lede en evakuering af flyvemaskinen på den mest praktiske og hurtigst mulige måde.

OPS 1.307

Påfyldning/udtømning af wide-cut-brændstof

Luftfartsforetagendet skal udarbejde procedurer for påfyldning/udtømning af wide-cut-brændstof (f.eks. Jet B eller tilsvarende), hvis dette er påkrævet.

OPS 1.310

Besætningsmedlemmer på stationer

a) *Flyvebesætningsmedlemmer*

1) Under start og landing skal hvert flyvebesætningsmedlem, som er pålagt cockpittjeneste, være på sin station.

2) I alle andre faser af flyvningen skal ethvert flyvebesætningsmedlem, som er pålagt cockpittjeneste, forblive på sin station, medmindre den pågældendes fravær er påkrævet for at udføre vedkommendes pligter i forbindelse med flyvningen eller for at dække fysiologiske behov under forudsætning af, at mindst en behørigt kvalificeret pilot til enhver tid forbliver ved flyvemaskinens styreudstyr.

b) *Kabinebesætningsmedlemmer*

På alle dæk i flyvemaskinen, hvor der opholder sig passagerer, skal de påkrævede kabinebesætningsmedlemmer sidde på deres anviste stationer under start og landing, og når luftfartøjschefen skønner det nødvendigt af sikkerhedshensyn.

OPS 1.315

Udstyr til nødevakuering

Luftfartsforetagendet skal udarbejde procedurer for at sikre, at et udstyr til nødevakuering, der automatisk folder sig ud, er armeret før taxying, start og landing, når det er sikkert og praktisk muligt.

OPS 1.320

Sæder, sikkerhedsbælter og -seler

a) *Besætningsmedlemmer*

1) Under start og landing, og når luftfartøjschefen skønner det nødvendigt af sikkerhedshensyn, skal hvert besætningsmedlem være behørigt sikret med de til rådighed værende sikkerhedsbælter og -seler.

2) I andre faser af flyvningen skal hvert flyvebesætningsmedlem i cockpittet holde sit sikkerhedsbælte fastspændt, når vedkommende befinder sig på sin station.

b) *Passagerer*

1) Før start og landing, under taxying, og når det skønnes nødvendigt af sikkerhedshensyn, skal luftfartøjschefen sikre, at alle passagerer om bord befinder sig i et sæde eller en køje med sikkerhedsbæltet eller sikkerhedsselen behørigt fastspændt, hvor en sådan findes.

2) Luftfartsforetagendet skal påse, og luftfartschefen skal sikre, at flere passagerer i ét flysæde kun tillades i særlige sæder og udelukkende forekommer i forbindelse med en voksen og et barn, som er behørigt sikret med et supplerende bælte eller andet fastspændingsudstyr.

OPS 1.325

Sikring af passagerkabine og pantry(er)

a) Luftfartsforetagendet skal udarbejde procedurer for at sikre, at alle udgange eller flugtveje er uden forhindringer før taxying, start og landing.

b) Luftfartøjschefen skal sikre, at alt udstyr og al bagage er behørigt sikret før start og landing, og når dette skønnes nødvendigt af sikkerhedshensyn.

OPS 1.330

Nødudstyrets tilgængelighed

Luftfartøjschefen skal sikre, at det relevante nødudstyr til stadighed er let tilgængeligt til umiddelbar anvendelse.

OPS 1.335

Rygning om bord

Luftfartøjschefen skal sikre, at det ikke er tilladt nogen om bord at ryge:

1) når dette skønnes nødvendigt af sikkerhedshensyn,

2) mens flyvemaskinen er på jorden, medmindre dette specifikt er tilladt i overensstemmelse med de procedurer, der er fastsat i driftshåndbogen,

3) uden for de anviste rygeområder, i gangene og på toiletterne,

4) i lastrum og/eller andre områder, hvor der transporteres fragt, som ikke er opbevaret i flammebestandige beholdere eller dækket af flammesikret kanvas og

5) i de områder af kabinen, hvor der er ilttilførsel.

OPS 1.340

Vejrforhold

a) Under en IFR-flyvning må luftfartøjschefen ikke:

1) påbegynde starten eller

2) fortsætte ud over det punkt, hvorfra der gælder en revideret flyveplan i tilfælde af genplanlægning under flyvningen,

medmindre der foreligger oplysninger, som viser, at de forventede vejrforhold på destinationen og/eller de(n) krævede alternative flyveplads(er), som foreskrives i OPS 1.295, er lig med eller bedre end de i OPS 1.297 fastsatte planlægningsminima.

b) Under en IFR-flyvning må luftfartøjschefen ikke fortsætte ud over:

1) beslutningspunktet, når beslutningspunktproceduren anvendes, eller

2) det forudbestemte punkt, når proceduren for det forudbestemte punkt anvendes,

medmindre der foreligger oplysninger, som viser, at de forventede vejrforhold på destinationen og/eller de krævede alternative flyvepladser, som foreskrives i OPS 1.295, er lig med eller bedre end de gældende operative minima til flyvepladsen, som er fastsat i OPS 1.225.

c) På IFR-flyvninger må luftfartøjschefen ikke fortsætte mod den planlagte destinationsflyveplads, medmindre de senest tilgængelige oplysninger viser, at vejrforholdene på destinationen eller mindst én alternativ destinationsflyveplads på det forventede ankomsttidspunkt svarer til eller er bedre end de planlægningsmæssigt gældende operative minima til flyvepladsen.

d) Ved en VFR-flyvning må luftfartøjschefen ikke påbegynde starten, medmindre de aktuelle vejrrapporter eller en kombination af aktuelle rapporter og vejrudsigter viser, at vejrforholdene langs ruten eller den del af ruten, der skal flyves i henhold til VFR, på det pågældende tidspunkt er af en sådan beskaffenhed, at det er muligt at overholde disse regler.

OPS 1.345

Is og andre forurenende stoffer

a) Luftfartsforetagendet skal udarbejde procedurer, som skal følges, når det er nødvendigt at foretage afisning og forebyggelse af isdannelse og hermed forbundne inspektioner af flyvemaskinen(erne) på jorden.

b) En luftfartøjschef må ikke påbegynde starten, medmindre de udvendige overflader er fri for eventuelle forekomster, som kan have negativ indvirkning på flyvemaskinens ydeevne og/eller styrbarhed, dog bortset fra det, der er tilladt i flyvehåndbogen.

c) En luftfartøjschef må ikke påbegynde en flyvning under kendte eller forventede isforhold, medmindre flyvemaskinen er certificeret og udstyret til at klare sådanne forhold.

OPS 1.350

Brændstof- og olieforsyning

En luftfartøjschef må ikke påbegynde en flyvning, medmindre han finder det godtgjort, at flyvemaskinen medfører mindst den planlagte mængde brændstof og olie til at gennemføre flyvningen sikkert, under hensyn til de forventede flyveforhold.

OPS 1.355

Startforhold

Inden starten påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig, at vejret på flyvepladsen og forholdene på den startbane, der påregnes anvendt, ifølge de oplysninger, han har til rådighed, ikke skulle forhindre en sikker start og afgang.

OPS 1.360

Anvendelse af startminima

Inden starten påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig, at RVR eller sigtbarheden i flyvemaskinens startretning svarer til eller er bedre end det gældende minimum.

OPS 1.365

Minimumsflyvehøjder

Luftfartøjschefen eller den pilot, til hvem udførelsen af flyvningen er blevet uddelegeret, må ikke flyve under de angivne minimumshøjder, undtagen når dette er nødvendigt ved start og landing.

OPS 1.370

Simulerede unormale situationer under flyvning

Luftfartsforetagendet skal udarbejde procedurer for at sikre, at unormale situationer eller nødsituationer, der kræver anvendelse af dele af eller alle procedurerne for unormale situationer eller nødsituationer og simulering af IMC med kunstige midler, ikke udføres under erhvervsmæssige lufttransportflyvninger.

OPS 1.375

Brændstofstyring under flyvning

(se bilag 1.375 til OPS 1.001)

a) Luftfartsforetagendet skal udarbejde en procedure for at sikre, at der under flyvningen udføres brændstofcheck og brændstofstyring.

b) Luftfartøjschefen skal sikre, at den mængde brugbart brændstof, der er tilbage under flyvning, ikke er mindre end den mængde brændstof, som er nødvendig for at fortsætte til en flyveplads, hvor der kan foretages en sikker landing med det endelige reservebrændstof, der er tilbage.

c) Luftfartøjschefen skal erklære, at der foreligger en nødsituation, når det faktiske brugbare brændstof om bord er mindre end det endelige reservebrændstof.

OPS 1.385

Anvendelse af supplerende ilt

Luftfartøjschefen skal sikre, at flyvebesætningsmedlemmer, der udfører opgaver, som er vigtige for en sikker operation af flyvemaskinen under flyvning, kontinuerligt anvender supplerende ilt, hvis kabinehøjden overstiger 10 000 ft i en periode på over 30 minutter, og hvis kabinehøjden overstiger 13 000 ft.

OPS 1.390

Kosmisk stråling

a) *Aktiv overvågning*

1) Et luftfartsforetagende må ikke operere en flyvemaskine over 15 000 m (49 000 ft) medmindre det i OPS 1.680 angivne udstyr er anvendeligt og

2) luftfartøjschefen eller den pilot, til hvem udførelsen af flyvningen er blevet uddelegeret, skal indlede en nedstigning så hurtigt, som det er praktisk muligt, når grænseværdierne, som er fastsat i driftshåndbogen, overstiges.

b) *Passiv overvågning*

Luftfartsforetagendet skal tage hensyn til flyvebesætningens og kabinebesætningens risiko for kosmisk stråling under flyvningen og skal træffe følgende foranstaltninger for de besætningsmedlemmer, som kan blive udsat for bestråling med mere end 1 mSv pr. år:

1) vurdere bestrålingen af besætningen

2) tilrettelægge besætningens arbejdsskemaer, hvor det er praktisk muligt, så bestrålingen holdes under 6 mSv pr. år

3) informere besætningen om den sundhedsrisiko, som er forbundet med den sandsynlige bestråling

4) sikre, at arbejdsskemaerne for kvindelige besætningsmedlemmer, når de pågældende har underrettet luftfartsforetagendet om, at de er gravide, holder den tilsvarende dosis for fostret så lav, som det med rimelighed er muligt, og i alle tilfælde sikre, at dosen ikke overstiger 1 mSv i den resterende del af graviditeten

5) sikre, at der føres journaler over hvert berørt flyve- eller kabinebesætningsmedlem, når det skønnes sandsynligt, at risikoen for bestråling vil overstige 6 mSv pr. år, og sikre, at der føres passende lægelig kontrol.

OPS 1.395

Sporing af jordens nærhed

Hvis et flyvebesætningsmedlem opdager eller et terrænnærhedsadvarselssystem sporer, at afstanden til jorden er uacceptabel, skal luftfartøjschefen eller den pilot, til hvem udførelsen af flyvningen er uddelegeret, sikre, at der straks iværksættes korrigerende handling for at etablere sikre flyveforhold.

OPS 1.400

Indflyvnings- og landingsforhold

Før indflyvning til landing påbegyndes skal luftfartøjschefen sikre sig, at vejret på flyvepladsen og forholdene på den landingsbane, der påregnes anvendt, ikke ifølge de oplysninger, han har til rådighed, skulle forhindre sikker indflyvning, landing eller overskydning ud fra de oplysninger om ydeevne, der er indeholdt i driftshåndbogen.

OPS 1.405

Indflyvningens påbegyndelse og fortsættelse

a) Luftfartøjschefen eller den pilot, til hvem flyvningens udførelse er uddelegeret, kan påbegynde en instrumentindflyvning uanset den rapporterede RVR/sigtbarhed, men indflyvningen må ikke fortsættes ud over det ydre markeringsfyr eller en tilsvarende position, hvis den rapporterede RVR/sigtbarhed er lavere end de gældende minima.

b) Hvor der ikke foreligger RVR, kan luftfartøjschefen udlede en RVR-værdi ved at konvertere den rapporterede sigtbarhed i overensstemmelse med underpunkt h) i bilag 1 til OPS 1.430.

c) Såfremt den rapporterede RVR/sigtbarhed falder til under det gældende minimum, efter at det ydre markeringsfyr eller en tilsvarende position i overensstemmelse med ovenstående punkt a) er passeret, kan luftfartøjschefen fortsætte indflyvningen til DA/H eller MDA/H.

d) Såfremt der ikke findes et ydre markeringsfyr eller en tilsvarende position, skal luftfartøjschefen træffe beslutning om at fortsætte eller opgive indflyvningen før nedstigning til under 1 000 ft over flyvepladsen i det endelige indflyvningssegment.

e) Piloten kan fortsætte indflyvningen under DA/H eller MDA/H, og landingen kan fuldføres, forudsat at den krævede visuelle reference etableres ved DA/H eller MDA/H og opretholdes.

OPS 1.410

Operationelle procedurer tærskelkrydsningshøjde

Luftfartsforetagendet skal udarbejde operationelle procedurer, som er beregnet til at sikre, at en flyvemaskine, der anvendes til at udføre præcisionsindflyvninger, krydser tærskelen med en sikker margin med flyvemaskinen i landingskonfiguration og -stilling.

OPS 1.415

Rejselogbog

Luftfartøjschefen skal sikre, at rejseloggen udfyldes.

OPS 1.420

Hændelsesrapportering

a) *Flyvehændelser*

1) En flyvemaskines luftfartsforetagende eller luftfartøjschef skal til Myndigheden indgive en rapport om enhver hændelse, der har eller kunne have bragt flyvningens sikkerhed i fare.

2) Rapporterne skal afsendes inden for 72 timer efter hændelsen, medmindre særlige omstændigheder forhindrer dette.

b) *Tekniske defekter og overskridelse af tekniske begrænsninger*

Luftfartøjschefen skal sikre, at alle tekniske defekter og overskridelser af tekniske begrænsninger, som forekommer, mens den pågældende er ansvarlig for flyvningen, registreres i flyvemaskinens tekniske log.

c) *Lufttrafikhændelser*

Luftfartøjschefen skal indgive en rapport om lufttrafikhændelser i overensstemmelse med ICAO PANS RAC, hver gang en flyvemaskine under flyvning har været bragt i fare af:

1) en nær-kollision med en anden flyvende anordning eller

2) lufttrafiktjenesters eller flyvebesætningens mangelfulde lufttrafikprocedurer eller manglende overholdelse af gældende procedurer eller

3) svigtende ATS-faciliteter.

d) *Fuglerisici og sammenstød med fugle*

1) Luftfartøjschefen skal straks informere den relevante jordstation, hvis der observeres en potentiel fuglerisiko.

2) Luftfartøjschefen skal efter landingen indgive en skriftlig rapport om sammenstød med fugle, såfremt den flyvemaskine, som han er ansvarlig for, kommer ud for sammenstød med fugle.

e) *Nødsituationer under flyvninger med farligt gods om bord*

Hvis der forekommer en nødsituation under flyvningen, og situationen tillader det, skal luftfartøjschefen informere de relevante lufttrafiktjenester om eventuelt farligt gods om bord.

f) *Ulovlig handling*

Luftfartøjschefen skal efter et tilfælde af ulovlig handling om bord på en flyvemaskine hurtigst muligt indgive en rapport til den lokale Myndighed og/eller Myndigheden.

g) *Uregelmæssigheder i jord- og navigationsfaciliteter samt farlige situationer*

Luftfartøjschefen skal hurtigst muligt informere den relevante jordstation, såfremt der under flyvning opstår en potentiel farlig situation så som:

1) en uregelmæssighed i en jord- eller navigationsfacilitet eller

2) et meteorologisk fænomen eller

3) en sky af vulkansk aske eller

4) højt strålingsniveau.

OPS 1.425

Havarirapportering

a) Luftfartsforetagendet skal udarbejde procedurer for at sikre, at den nærmeste relevante Myndighed på den hurtigst mulige måde informeres om ethvert havari, som involverer flyvemaskinen, og som medfører død eller alvorlig kvæstelse (som defineret i ICAO bilag 13) af personer eller væsentlig beskadigelse af flyvemaskinen eller af ejendele.

b) Luftfartøjschefen skal til Myndigheden indgive en rapport om enhver ulykke om bord, der medfører død eller alvorlig kvæstelse af en person om bord, mens han var ansvarlig for flyvningen.

Bilag 1 til OPS 1.270

Anbringelse af bagage og fragt

Et luftfartsforetagende, som udarbejder procedurer for at sikre, at håndbagage og fragt er forsvarligt og sikkert anbragt, skal ved udarbejdelsen af procedurerne tage følgende i betragtning:

1) Hver genstand, der befordres i kabinen, må kun anbringes på et sted, som er istand til at fastholde den,

2) massebegrænsninger, som er skiltet på eller i nærheden af stuverum, må ikke overskrides,

3) anbringelse under sædet må ikke anvendes, medmindre sædet er udstyret med en fastholdelsesstang, og bagagen har en sådan størrelse, at den kan fastholdes på en tilfredsstillende måde af dette udstyr,

4) genstande må ikke anbringes på toiletter eller op mod skotter, der ikke kan fastholde genstandene ved fremadgående, sidelæns eller opadgående bevægelser, medmindre skotterne er forsynet med et skilt, der angiver den største masse, der må placeres der,

5) bagage og fragt, der er placeret i skabe, må ikke have en størrelse, som forhindrer, at døre med smæklås kan lukkes sikkert,

6) bagage og fragt må ikke placeres, hvor det kan hindre adgang til nødudstyr, og

7) der skal udføres check før start, før landing og, når luftfartøjschefen tænder skiltene med spænd sikkerhedsbæltet (eller på anden måde beordrer dette), for at sikre, at bagagen er anbragt, hvor den ikke kan hindre evakuering af flyvemaskinen eller forårsage kvæstelse ved at falde ned (eller ved anden bevægelse), afhængigt af, hvad der er relevant for den pågældende fase af flyvningen.

Bilag 1 til OPS 1.305

Påfyldning/udtømning af brændstof, mens passagererne er ved at gå om bord, er om bord eller er ved at gå fra borde

Luftfartsforetagendet skal udarbejde operationelle procedurer for påfyldning/udtømning af brændstof, mens passagerne er ved at gå om bord, er om bord eller er ved at gå fra borde, for at sikre, at der træffes følgende forholdsregler:

1) Der skal opholde sig en kvalificeret person på et angivet sted under påfyldning af brændstof, mens passagererne er om bord. Den pågældende kvalificerede person skal være i stand til at håndtere nødprocedurer i forbindelse med brandbeskyttelse og brandslukning, håndtere kommunikationsudstyr og iværksætte og lede en evakuering.

2) Besætning, personale og passagerer skal adviseres om, at der vil ske påfyldning/udtømning af brændstof.

3) Skiltet »spænd sikkerhedsbæltet« skal være slukket.

4) Skiltet »RYGNING FORBUDT« skal være tændt tillige med den indvendige belysning, så nødudgangene kan identificeres.

5) Passagererne skal informeres om, at sikkerhedsbælterne skal spændes op, og at rygning er forbudt.

6) Der skal være tilstrækkeligt kvalificeret personale om bord, som skal være forberedt på en øjeblikkelig nødevakuering.

7) Såfremt der registreres brændstofdampe inde i flyvemaskinen, eller der opstår andre faresituationer under påfyldning/udtømning af brændstof, skal denne straks stoppes.

8) Jordområdet under de udgange, der er beregnet til nødevakuering og til udfoldelse af slidsker, skal holdes fri.

9) Der skal træffes foranstaltninger med henblik på en sikker og hurtig evakuering.

Bilag 1 til OPS 1.375

Brændstofstyring under flyvning

a) *Brændstofcheck under flyvning*

1) Luftfartøjschefen skal sikre, at der udføres brændstofcheck med regelmæssige mellemrum under flyvningen. Det resterende brændstof skal registreres og evalueres med henblik på:

i) at sammenligne det faktiske forbrug med det planlagte forbrug,

ii) at kontrollere, at det resterende brændstof er tilstrækkeligt til at fuldføre flyvningen, og

iii) at bestemme, hvor meget brændstof der forventes at være tilbage ved ankomsten til destinationen.

2) De relevante brændstofdata skal registreres.

b) *Brændstofstyring under flyvningen*

Hvis et brændstofcheck under flyvningen viser, at det brændstof, der forventes at være tilbage ved ankomsten til destinationen, er mindre end det krævede alternative brændstof plus det endelige reservebrændstof, skal luftfartøjschefen medregne trafikken og de fremherskende operationelle forhold på destinationsflyvepladsen, langs omdirigeringsruten til en alternativ flyveplads og på den alternative destinationsflyveplads, når han beslutter at fortsætte til destinationsflyvepladsen eller at omdirigere for derved at lande med mindst det endelige reservebrændstof.

c) Såfremt et brændstofcheck under flyvning til en isoleret destinationsflyveplads viser, at det brændstof, der forventes at være tilbage på det sidst mulige omdirigeringspunkt, er mindre end summen af:

1) brændstoffet til omdirigering til en alternativ en-route flyveplads, der er valgt i overensstemmelse med OPS 1.297 c),

2) beredskabsbrændstoffet og

3) det endelige reservebrændstof,

skal luftfartøjschefen enten:

i) omdirigere eller

ii) fortsætte til destinationen under forudsætning af, at der er to særskilte landingsbaner til rådighed på destinationen, og at de forventede vejrforhold på destinationen er i overensstemmelse med de vejrforhold, der er angivet for planlægning i OPS 1.297 b) 1.

SUBPART E

OPERATIONER UNDER ALLE VEJRFORHOLD

OPS 1.430

Flyvepladsens operative minima — Generelt

(se bilag 1.430 til OPS 1.001)

a) Luftfartsforetagendet skal for hver flyveplads, der planlægges anvendt, fastsætte operative minima for flyvepladsen, som ikke er lavere end de værdier, der er angivet i bilag 1. Metoden for fastlæggelse af disse minima skal kunne godkendes af Myndigheden. Disse minima må ikke være lavere end de minima, der måtte blive fastsat af det land, hvori flyvepladsen er beliggende, medmindre de specifikt er godkendt af den pågældende stat.

Note: Ovenstående punkt forhindrer ikke, at der under flyvningen beregnes minima for en ikke-planlagt alternativ flyveplads, såfremt denne beregning udføres i overensstemmelse med en godkendt metode.

b) Ved fastsættelse af de operative minima for flyvepladsen, som skal gælde for en given operation, skal luftfartsforetagendet i fuld udstrækning tage følgende i betragtning:

1) Flyvemaskinens type, ydeevne og betjeningsegenskaber,

2) flyvebesætningens sammensætning, kompetence og erfaring,

3) dimensioner og karakteristika for de start- og landingsbaner, som måtte blive valgt til anvendelse,

4) de disponible visuelle og ikke-visuelle ground-hjælpesystemers tilstrækkelighed og ydeevne,

5) det disponible udstyr på flyvemaskinen til navigation og/eller styring af flyvebanen, afhængigt af, hvad der er relevant, under start, indflyvning, flare, landing, udrulning og overskydning,

6) forhindringerne i de indflyvnings-, overskydnings- og opstigningsområder, som kræves for at udføre nødprocedurer og for den fornødne klarering,

7) den hindringsfrie højde/højden for instrumentindflyvningsprocedurerne og

8) midlerne til at bestemme og rapportere om vejrforhold.

c) De i denne Subpart omtalte kategorier af flyvemaskiner skal beregnes i overensstemmelse med den metode, der er angivet i bilag 2 til OPS 1.430 c).

OPS 1.435

Terminologi

Den terminologi, der anvendes i denne Subpart, og som ikke er defineret i JAR-1, har følgende betydning:

1) Cirkling. Den visuelle fase af en instrumentindflyvning med henblik på at bringe flyet i position til landing på en landingsbane, hvis placering ikke er egnet til direkte indflyvning.

2) Procedurer ved dårlig sigtbarhed (LVP). Procedurer, der anvendes på en flyveplads for at sikre sikker drift under indflyvning i kategori II og III og start ved dårlig sigtbarhed.

3) Start ved dårlig sigtbarhed (LVTO). Start, hvor banesynsvidden (RVR) er under 400 m.

4) Flyvestyringssystem. Et system, der omfatter et automatisk landingssystem og/eller et hybridlandingssystem.

5) Fejlpassivt flyvestyringssystem. Et flyvestyringssystem er fejlpassivt, hvis der i tilfælde af en fejl ikke forekommer væsentlige ude-af-trimningsforhold eller afvigelse fra flyvebane eller flyvestilling, men landingen ikke fuldføres automatisk. Ved et fejlpassivt automatisk flyvestyringssystem overtager piloten kontrollen over flyvemaskinen efter en fejl.

6) Fejloperationelt flyvestyringssystem. Et flyvestyringssystem er fejloperationelt, hvis indflyvning, flare og landing i tilfælde af fejl under alarmeringshøjde kan fuldføres automatisk. I tilfælde af fejl fungerer det automatiske landingssystem som et fejlpassivt system.

7) Fejloperationelt hybridlandingssystem. Et system, som består af et primært fejlpassivt automatisk landingssystem og et sekundært uafhængigt ledesystem, der sætter piloten i stand til at fuldføre en landing manuelt, efter at det primære system har svigtet.

Note: Et typisk sekundært uafhængigt ledesystem består af et overvåget display i øjenhøjde, der giver vejledning normalt i form af kommandoinformationer, men disse kan alternativt være situations-(eller afvigelses-) informationer.

8) Visuel indflyvning. En indflyvning, hvor enten en del af eller hele instrumentindflyvningsproceduren ikke fuldføres, og indflyvningen udføres med visuel reference til terrænet.

OPS 1.440

Operationer ved dårlig sigtbarhed — Generelle operationelle regler

(se bilag 1 440 til OPS 1.001)

a) Luftfartsforetagendet må ikke udføre kategori II- og III-operationer, medmindre:

1) Hver af de pågældende flyvemaskiner er certificeret til operationer med beslutningshøjder på under 200 ft eller ingen beslutningshøjde og er udstyret i overensstemmelse med JAR-AWO eller tilsvarende, der er godkendt af Myndigheden,

2) et egnet system til registrering af vellykkede og fejlslagne indflyvninger og/eller automatiske landinger er etableret og opretholdes til overvågning af operationens overordnede sikkerhed,

3) operationerne er godkendt af Myndigheden,

4) flyvebesætningen omfatter mindst 2 piloter, og

5) beslutningshøjden bestemmes ved hjælp af en radiohøjdemåler.

b) Luftfartsforetagendet må ikke udføre starter ved dårlig sigtbarhed med en RVR på under 150 m (flyvemaskiner i kategori A, B og C) eller en RVR på under 200 m (flyvemaskiner i kategori D), medmindre dette er godkendt af Myndigheden.

OPS 1.445

Operationer ved dårlig sigtbarhed — flyvepladshensyn

a) Luftfartsforetagendet må ikke anvende en flyveplads til kategori II- og III-operationer, medmindre flyvepladsen er godkendt til disse operationer i den stat, hvori flyvepladsen er beliggende.

b) Luftfartsforetagendet skal kontrollere, at der er udarbejdet procedurer for dårlig sigtbarhed (LVP), og at disse vil blive håndhævet på de flyvepladser, hvor der skal udføres operationer ved dårlig sigtbarhed.

OPS 1.450

Operationer ved dårlig sigtbarhed — uddannelse og kvalifikationer

(se bilag 1.450 til OPS 1.001)

Luftfartsforetagendet skal før udførelse af start ved dårlig sigtbarhed og kategori II- og III-operationer sikre:

1) at hvert enkelt medlem af flyvepersonalet:

i) opfylder de krav til uddannelse og kontrol, der er forskrevet i bilag 1 inklusive simulatoruddannelse ved de RVR-grænseværdier og beslutningshøjder, der er relevante for luftfartsforetagendets kategori II-/III-godkendelse, og

ii) er kvalificeret i overensstemmelse med bilag 1,

2) at uddannelse og kontrol udføres i overensstemmelse med et udførligt program, der er godkendt af Myndigheden og indeholdt i driftshåndbogen. Denne uddannelse er et tillæg til den i Subpart N foreskrevne uddannelse, og

3) at flyvebesætningens kvalificering er specifik for operationen og typen af flyvemaskine.

OPS 1.455

Operationer ved dårlig sigtbarhed operationelle procedurer

(se bilag 1.455 til OPS 1.001)

a) Luftfartsforetagendet skal etablere procedurer og instruktioner, der skal anvendes ved start ved dårlig sigtbarhed og kategori II- og III-operationer. Disse procedurer skal være indeholdt i driftshåndbogen og skal indeholde flyvebesætningsmedlemmernes opgaver under taxying, start, indflyvning, flare, landing, udrulning og overskydning, alt efter hvad der er relevant.

b) Luftfartøjschefen skal sikre sig:

1) at de visuelle og ikke-visuelle faciliteters tilstand er tilstrækkelig før påbegyndelse af start ved dårlig sigtbarhed eller kategori II- eller III-indflyvning,

2) at egnede LVP'er er i kraft i overensstemmelse med de oplysninger, der er modtaget fra lufttrafiktjenester, før påbegyndelse af start ved dårlig sigtbarhed eller kategori II- eller III-indflyvning, og

3) at flyvebesætningsmedlemmerne er korrekt kvalificeret før påbegyndelse af start ved dårlig sigtbarhed med en RVR på under 150 m (flyvemaskiner i kategori A, B og C) eller på under 200 m (flyvemaskiner i kategori D) eller indflyvning i kategori II eller III.

OPS 1.460

Operationer ved dårlig sigtbarhed minimumsudstyr

a) Luftfartsforetagendet skal i driftshåndbogen medtage minimumsudstyret, som skal være funktionsdygtigt ved påbegyndelse af start ved dårlig sigtbarhed eller kategori II- eller III-indflyvning i overensstemmelse med AFM eller et andet godkendt dokument.

b) Luftfartøjschefen skal sikre sig, at flyvemaskinens og de relevante luftbårne systemers tilstand er egnet til den specifikke operation, der skal udføres.

OPS 1.465

Operationelle minima til VFR

(se bilag 1.465 til OPS 1.001)

Luftfartsforetagendet skal sikre:

1) at VFR-flyvninger udføres i overensstemmelse med visuelflyvereglerne og i overensstemmelse med tabellen i bilag 1 til OPS 1.465.

2) at specielle VFR-flyvninger ikke påbegyndes, når sigtbarheden er under 3 km og i øvrigt ikke udføres, når sigtbarheden er under 1,5 km.

Bilag 1 til OPS 1. 430

Flyvepladsens operative minima

a) *Mindstekrav til start*

1) Generelt

i) De af luftfartsforetagendet fastsatte mindstekrav til start skal være udtrykt i sigtbarheds- eller RVR-grænser under hensyn til alle relevante faktorer for hver enkelt flyveplads, der planlægges anvendt, og under hensyn til flyvemaskinens egenskaber. Hvis der er et specifikt behov for at se og undgå forhindringer ved afgang og/eller for nødlanding, skal der angives yderligere forhold (f.eks. skydækkehøjde).

ii) Luftfartøjschefen må ikke påbegynde start, medmindre vejrforholdene på afgangsflyvepladsen er lig med eller bedre end de minima, der gælder for landing på den pågældende flyveplads, medmindre der er en egnet alternativ startflyveplads til rådighed.

iii) Når den rapporterede meteorologiske sigtbarhed er lavere end den, der kræves ved start, og RVR ikke er rapporteret, må start kun påbegyndes, hvis luftfartøjschefen kan fastslå, at RVR/sigtbarheden langs startbanen er lig med eller større end det krævede minimum.

iv) Når der ikke er en rapporteret meteorologisk sigtbarhed eller RVR til rådighed, må start kun påbegyndes, hvis luftfartøjschefen kan fastslå, at RVR/sigtbarheden langs startbanen er lig med eller større end det krævede minimum.

2) Visuel reference

Der skal vælges mindstekrav til start for at sikre tilstrækkelig vejledning til at styre flyvemaskinen både i tilfælde af afbrudt start under ugunstige forhold og ved fortsat start efter svigt i den kritiske motor.

3) Krævet RVR/sigtbarhed

i) Ved flermotorede flyvemaskiner, hvis præstation er således, at flyvemaskinen i tilfælde af svigt i den kritiske motor på et givet punkt under starten enten kan stoppe eller fortsætte starten til en højde på 1 500 ft over flyvepladsen og samtidig undgå forhindringer med de krævede marginer, skal de af luftfartsforetagendet fastsatte minima for start udtrykkes som RVR/sigtbarhedsværdier, der ikke er lavere end de værdier, der er angivet i nedenstående tabel 1, dog bortset fra bestemmelsen i nedenstående punkt (4):

Tabel 1

RVR/sigtbarhed ved start

RVR/sigtbarhed ved start	
Faciliteter	RVR/sigtbarhed (note 3)
Ingen (kun om dagen)	500 m
Belysning af startbanekant og/eller centerlinjemarkering	250/300 m (note 1 & 2)
Belysning af startbanekant og centerlinje	200/250 m (note 1)
Belysning af startbanekant og centerlinje og mange RVR-oplysninger	150/200 m (note 1 & 4)

Note 1: De højeste værdier gælder for flyvemaskiner i kategori D.

Note 2: Ved natoperationer kræves mindst startbanekant- og startbaneendelys.

Note 3: Den rapporterede RVR-/sigtbarhedsværdi, som repræsenterer den indledende del af startstrækningen, kan erstattes af pilotvurdering.

Note 4: Den krævede RVR-værdi skal opnås for alle de relevante RVR-rapporteringspunkter, dog bortset fra det i ovenstående note 3 anførte.

ii) Ved flermotorede flyvemaskiner, hvis præstation er således, at de ikke kan overholde præstationsbetingelserne i ovenstående underpunkt a) 3 i) i tilfælde af svigt i den kritiske effektenhed, kan der være behov for straks at lande igen og for at se og undgå forhindringer i startområdet. Disse flyvemaskiner kan opereres ifølge nedenstående mindstekrav til start, forudsat at de kan overholde de gældende kriterier for hindringsfrihed ved antagelse af motorsvigt ved den angivne højde. De mindstekrav til start, der er fastsat af et luftfartsforetagende, skal bygge på den højde, hvorfra nettostartflyvebanen med en motor ude af drift kan konstrueres. De anvendte RVR-minima må ikke være lavere end nogen af de værdier, der er anført i ovenstående tabel 1 eller nedenstående tabel 2.

Tabel 2

Antaget motorsvigtshøjde over startbanen versus RVR/sigtbarhed

RVR/sigtbarhed ved start — flyvebane	
Antaget motorsvigtshøjde over startbanen	RVR/sigtbarhed (note 2)
< 50 ft	200 m
51-100 ft	300 m
101-150 ft	400 m
151-200 ft	500 m
201-300 ft	1 000 m
> 300 ft	1 500 m (note 1)

Note 1: 1 500 m gælder også, hvis der ikke kan konstrueres en positiv startflyvebane.

Note 2: Den rapporterede RVR-/sigtbarhedsværdi, som repræsenterer den indledende del af startstrækningen, kan erstattes af pilotvurdering.

iii) Når der ikke er en rapporteret RVR eller meteorologisk sigtbarhed til rådighed, må luftfartøjschefen ikke påbegynde starten, medmindre han kan fastslå, at de faktiske forhold opfylder de gældende mindstekrav til start.

4) Undtagelser til punkt a) 3 i) ovenfor:

i) Under forudsætning af Myndighedens godkendelse og forudsat, at kravene i nedenstående punkt A) til E) er opfyldt, kan luftfartsforetagendet nedsætte mindstekravene til start til en RVR på 125 m (flyvemaskiner i kategori A, B og C) eller til en RVR på 150 m (flyvemaskiner i kategori D), hvis:

A) der gælder procedurer for dårlig sigtbarhed,

B) der er tændt kraftige startbanecenterlinjelys med en afstand på 15 m eller derunder og kraftige kantlys med en afstand på 60 m eller derunder,

C) flyvebesætningsmedlemmerne på tilfredsstillende måde har fuldført uddannelsen i en simulator, der er godkendt til denne procedure,

D) der fra cockpittet er et disponibelt visuelt segment på 90 m ved startstrækningens begyndelse, og

E) der er opnået den krævede RVR-værdi for alle de relevante RVR-rapporteringspunkter.

ii) Et luftfartsforetagende, der opererer en flyvemaskine med et godkendt lateralt styresystem ved start, kan under forudsætning af Myndighedens godkendelse reducere mindstekravene til start til en RVR på under 125 m (flyvemaskiner i kategori A, B og C) eller under 150 m (flyvemaskiner i kategori D) men ikke under 75 m, forudsat at der forefindes startbanebeskyttelse og faciliteter svarende til landingsoperationer i kategori III.

b) *Ikke-præcisionsindflyvning*

1) Systemminima

Luftfartsforetagendet skal sikre, at systemminima til procedurer for ikke-præcisionsindflyvning, som bygger på anvendelse af ILS uden indflyvningsglidebane (kun LLZ), VOR, NDB, SRA og VDF, ikke er lavere end de MDH-værdier, der er angivet i nedenstående tabel 3.

Tabel 3

Systemminima for hjælpemidler ved ikke-præcisionsindflyvning

Systemminima	
Facilitet	Laveste MDH
ILS (ingen indflyvningsglidebane — LLZ)	250 ft
SRA (sluttende ved ½ nm)	250 ft
SRA (sluttende ved 1 nm)	300 ft
SRA (sluttende ved 2 nm)	350 ft
VOR	300 ft
VOR/DME	250 ft
NDB	300 ft
VDF (QDM & QGH)	300 ft

2) Mindste anflyvningshøjde

Luftfartsforetagendet skal sikre, at mindste anflyvningshøjde ved en ikke-præcisionsindflyvning ikke er lavere end enten:

i) OCH/OCL for den pågældende flyvemaskinekategori eller

ii) systemminimum.

3) Visuel reference

Piloten må ikke fortsætte en indflyvning under MDA/MDH, medmindre mindst en af følgende visuelle referencer for den planlagte landingsbane er klart synlig og kan identificeres af piloten:

i) Elementer af indflyvningslyssystemet,

ii) tærskelen,

iii) tærskelmarkeringerne,

iv) tærskellysene,

v) tærskelidentificeringslysene,

vi) den visuelle indflyvningsglidevinkelindikator,

vii) landingszonen eller landingszonemarkeringerne,

viii) Landingszonelysene,

ix) landingsbanekantlysene eller

x) andre visuelle referencer, der er godkendt af Myndigheden.

4. Krævet RVR

De laveste minima, som må anvendes af luftfartsforetagendet ved ikke-præcisionsindflyvning, er:

Tabel 4 a

RVR ved ikke-præcisionsindflyvning — fuldstændige faciliteter

Minima for ikke-præcisionsindflyvning — fuldstændige faciliteter (note 1, 5, 6 og 7)

MDH	RVR/flykategori			
	A	B	C	D
250-299 ft	800 m	800 m	800 m	1 200 m
300-449 ft	900 m	1 000 m	1 000 m	1 400 m
450-649 ft	1 000 m	1 200 m	1 200 m	1 600 m
650 ft og derover	1 200 m	1 400 m	1 400 m	1 800 m

Tabelle 4 b

RVR ved ikke-præcisionsindflyvning — middelfaciliteter

Minima for ikke-præcisionsindflyvning — middelfaciliteter (note 2, 5, 6 og 7)

MDH	RVR/flykategori			
	A	B	C	D
250-299 ft	1 000 m	1 100 m	1 200 m	1 400 m
300-449 ft	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m
450-649 ft	1 400 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
650 ft og derover	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m

Tabel 4 c

RVR ved ikke-præcisionsindflyvning — basisfaciliteter

Minima for ikke-præcisionsindflyvning — basisfaciliteter (note 3, 5, 6 og 7)

MDH	RVR/flykategori			
	A	B	C	D
250-299 ft	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m
300-449 ft	1 300 m	1 400 m	1 600 m	1 800 m
450-649 ft	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
650 ft derover	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

Tabelle 4 d

RVR ved ikke-præcisionsindflyvning — ingen indflyvningslysfaciliteter

Minima for ikke-præcisionsindflyvning — ingen indflyvningslysfaciliteter (note 4, 5, 6 og 7)

MDH	RVR/flykategori			
	A	B	C	D
250-299 ft	1 000 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
300-449 ft	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
450-649 ft	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m
650 ft og derover	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

Note 1: Fuldstændige faciliteter omfatter landingsbanemarkeringer, 720 m eller mere med HI/MI-indflyvningslys, landingsbanekantlys, tærskellys og landingsbaneendelys. Lysene skal være tændt.

Note 2: Middelfaciliteter omfatter landingsbanemarkeringer, 420-719 m med HI/MI-indflyvningslys, landingsbanekantlys, tærskellys og landingsbaneendelys. Lysene skal være tændt.

Note 3: Basisfaciliteter omfatter landingsbanemarkeringer, <420 m med HI/MI-indflyvningslys, enhver strækning med LI-indflyvningslys, landingsbanekantlys, tærskellys og landingsbaneendelys. Lysene skal være tændt.

Note 4: Ingen indflyvningslysfaciliteter omfatter landingsbanemarkeringer, landingsbanekantlys, tærskellys, landingsbaneendelys eller ingen lys overhovedet.

Note 5: Tabellerne gælder kun for konventionelle indflyvninger med en nominel anflyvningsvinkel på ikke over 4°. Større anflyvningsvinkler kræver normalt, at en visuel indflyvningsvinkelstyring (f.eks. PAPI) også er synlig ved mindste anflyvningshøjde.

Note 6: Ovenstående tal er enten rapporteret RVR eller meteorologisk sigtbarhed konverteret til RVR som i nedenstående underpunkt (h).

Note 7: Den i tabel 4 a, 4 b, 4 c og 4 d nævnte MDH henviser til den første beregning af MDH. Det er ved valg af den tilhørende RVR ikke nødvendigt at medregne en oprunding til nærmeste 10 ft, hvilket kan gøres af operationelle hensyn, f.eks. konvertering til MDA.

5) Natoperationer

Ved natoperationer skal mindst landingsbanekant-, tærskel- og landingsbaneendelysene være tændt.

c) *Præcisionsindflyvning kategori I — operationer*

1) Generelt

En kategori I-operation er en præcisionsinstrumentindflyvning og -landing ved anvendelse af ILS, MLS eller PAR med en beslutningshøjde på ikke under 200 ft og med en landingsbanesynsvidde på ikke under 550 m.

2) Beslutningshøjde

Luftfartsforetagendet skal sikre, at den beslutningshøjde, der skal anvendes ved en præcisionsindflyvning i kategori I, ikke er lavere end:

i) Den minimumsbeslutningshøjde, der er angivet i flyvehåndbogen (AFM), hvis angivet,

ii) den minimumshøjde, hvor præcisionsindflyvningshjælpesystemet kan anvendes uden den krævede visuelle reference,

iii) OCH/OCL for den pågældende flyvemaskinekategori eller

iv) 200 ft.

3) Visuel reference

Piloten må ikke fortsætte en indflyvning under den kategori I-beslutningshøjde, der er fastsat i overensstemmelse med ovenstående underpunkt c) 2, medmindre mindst en af følgende visuelle referencer for den planlagte landingsbane er klart synlige og kan identificeres af piloten:

i) Elementer af indflyvningslyssystemet,

ii) tærskelen,

iii) tærskelmarkeringerne,

iv) tærskellysene,

v) tærskelidentificeringslysene,

vi) den visuelle indflyvningsglidevinkelindikator,

vii) landingszonen eller landingszonemarkeringerne,

viii) Landingszonelysene eller

ix) landingsbanekantlysene.

4) Krævet RVR

De laveste mindstekrav, der må anvendes af luftfartsforetagendet ved operationer i kategori I, er:

Tabel 5

RVR ved kategori I-indflyvning versus faciliteter og DH

Minima for kategori I

Beslutningshøjde (note 7)	Faciliteter/RVR (note 5)			
	Fuldstændig (note 1 & 6)	Middel (note 2 & 6)	Basis (note 3 & 6)	Ingen (note 4 & 6)
200 ft	550 m	700 m	800 m	1 000 m
201-250 ft	600 m	700 m	800 m	1 000 m
251-300 ft	650 m	800 m	900 m	1 200 m
301 ft og derover	800 m	900 m	1 000 m	1 200 m

Note 1: Fuldstændige faciliteter omfatter landingsbanemarkeringer, 720 m eller mere med HI/MI-indflyvningslys, landingsbanekantlys, tærskellys og landingsbaneendelys. Lysene skal være tændt.

Note 2: Middelfaciliteter omfatter landingsbanemarkeringer, 420-719 m med HI/MI-indflyvningslys, landingsbanekantlys, tærskellys og landingsbaneendelys. Lysene skal være tændt.

Note 3: Basisfaciliteter omfatter landingsbanemarkeringer, <420 m med HI/MI-indflyvningslys, enhver strækning med LI-indflyvningslys, landingsbanekantlys, tærskellys og landingsbaneendelys. Lysene skal være tændt.

Note 4: Ingen indflyvningslysfaciliteter omfatter landingsbanemarkeringer, landingsbanekantlys, tærskellys, landingsbaneendelys eller ingen lys overhovedet.

Note 5: Ovenstående tal er enten den rapporterede RVR eller den meteorologiske sigtbarhed konverteret til RVR i overensstemmelse med punkt (h).

Note 6: Tabellen gælder for konventionelle indflyvninger med en indflyvningsvinkel på til og med 4° (grader).

Note 7: Den i tabel 5 nævnte DH henviser til den første beregning af DH. Det er ved valg af den tilhørende RVR ikke nødvendigt at medregne en oprunding til nærmeste 10 ft, hvilket kan gøres af operationelle hensyn (f.eks. konvertering til DA).

5) Operationer med én pilot

Ved operationer med én pilot skal luftfartsforetagendet beregne mindste-RVR for alle indflyvninger i overensstemmelse med OPS 1.430 og dette bilag. En RVR på under 800 m er ikke tilladt, undtagen hvis der anvendes en egnet autopilot, der er koblet til et ILS eller MLS. I sidstnævnte tilfælde gælder de normale minima. Den anvendte beslutningshøjde må ikke være under 1,25 x den minimale anvendelseshøjde for autopiloten.

6) Natoperationer

Ved natoperationer skal mindst landingsbanekant-, tærskel- og landingsbaneendelysene være tændt.

d) *Præcisionsindflyvning — kategori II-operationer*

1) Generelt

En kategori II-operation er en præcisionsinstrumentindflyvning og -landing ved anvendelse af ILS eller MLS med:

i) En beslutningshøjde på under 200 ft men ikke under 100 ft og

ii) en landingsbanesynsvidde på ikke under 300 m.

2) Beslutningshøjde

Luftfartsforetagendet skal sikre, at beslutningshøjden for en kategori II-operation ikke er lavere end:

i) den minimumsbeslutningshøjde, der er angivet i AFM, hvis angivet,

ii) den minimumshøjde, hvor præcisionsindflyvningshjælpesystemet kan anvendes uden den krævede visuelle reference,

iii) OCH/OCL for den pågældende flykategori,

iv) den beslutningshøjde, i hvilken flyvebesætningen har tilladelse til at operere, eller

v) 100 ft.

3. Visuel reference

Piloten må ikke fortsætte en indflyvning under den kategori II-beslutningshøjde, der er fastsat i overensstemmelse med ovenstående underpunkt d) 2, medmindre der kan opnås og opretholdes en visuel reference, der indeholder et segment af mindst 3 på hinanden følgende lys, som skal være indflyvningslysenes midterlinje eller landingszonelysene eller landingsbanecenterlinjelysene eller landingsbanekantlysene eller en kombination heraf. Denne visuelle reference skal omfatte et lateralt element af jordmønsteret, dvs. en indflyvningslys-crossbar eller landingstærskelen eller en lysstribe bestående af landingszonelysene.

4) Krævet RVR

De laveste minima, som må anvendes af luftfartsforetagendet ved kategori II-operationer, er:

Tabel 6

RVR for kategori II-indflyvning versus DH

Minima for kategori II		
Beslutningshøjde	Automatisk forbundet til under DH (se note 1)	
	RVR/ flykategori A, B & C	RVR/ flykategori D
100 ft-120 ft	300 m	300 m (note 2)/350 m
121-140 ft	400 m	400 m
141 ft og derover	450 m	450 m

Note 1: Henvisningen til »automatisk forbundet til under DH« i denne tabel betyder fortsat anvendelse af det automatiske flyvestyringssystem ned til en højde, som ikke er over 80 % af den gældende DH. Kravene til luftdygtighed kan derfor på grund af det automatiske flyvestyringssystems minimumsindkoblingshøjde påvirke den DH, der skal anvendes.

Note 2: Der kan anvendes 300 m for flyvemaskiner i kategori D med et fuldautomatisk landingssystem.

e) *Præcisionsindflyvning — kategori III-operationer*

1) Generelt

Kategori III-operationer underopdeles som følger:

i) Kategori III A-operationer

En præcisionsinstrumentindflyvning og -landing ved anvendelse af ILS eller MLS med:

A) en beslutningshøjde på under 100 ft og

B) en landingsbanesynsvidde på ikke under 200 m.

ii) Kategori III B-operationer

En præcisionsinstrumentindflyvning og -landing ved anvendelse af ILS eller MLS med:

A) en beslutningshøjde på under 50 ft eller ingen beslutningshøjde og

B) en landingsbanesynsvidde på under 200 m men ikke under 75 m.

2) Beslutningshøjde

Ved operationer, hvortil der anvendes en beslutningshøjde, skal luftfartsforetagendet sikre, at beslutningshøjden ikke er lavere end:

i) den minimumsbeslutningshøjde, der er angivet i AFM, hvis angivet,

ii) den minimumshøjde, hvortil præcisionsindflyvningshjælpesystemet kan anvendes uden den krævede visuelle reference, eller

iii) den beslutningshøjde, i hvilken flyvebesætningen har tilladelse til at operere.

3) Operationer uden beslutningshøjde

Operationer uden beslutningshøjde må kun udføres, såfremt:

i) Operationen uden beslutningshøjde er godkendt i AFM,

ii) indflyvningshjælpesystemet og flyvepladsens faciliteter understøtter operationer uden beslutningshøjde,

og

iii) luftfartsforetagendet har godkendelse til kategori III-operationer uden beslutningshøjde.

Note: Det kan i tilfælde af en kategori III-bane antages, at operationer uden beslutningshøjde kan understøttes, medmindre dette specifikt er begrænset ved offentliggørelse i AIP eller NOTAM.

4) Visuel reference

i) Ved kategori III A-operationer må piloten ikke fortsætte indflyvningen under den beslutningshøjde, der er fastsat i overensstemmelse med ovenstående underpunkt e) 2, medmindre der kan opnås og opretholdes en visuel reference, som indeholder et segment af mindst 3 på hinanden følgende lys, som skal være indflyvningslysenes midterlinje eller landingszonelysene eller landingsbanecenterlinjelysene eller landingsbanekantlysene eller en kombination heraf.

ii) Ved kategori III B-operationer med en beslutningshøjde må piloten ikke fortsætte indflyvningen under den beslutningshøjde, der er fastsat i overensstemmelse med ovenstående underpunkt e) 2, medmindre der kan opnås og opretholdes en visuel reference, der indeholder mindst et centerlinjelys.

iii) Ved kategori III-operationer uden beslutningshøjde er der ikke krav om visuel kontakt med landingsbanen før landing.

5) Krævet RVR

De laveste minima, som må anvendes af luftfartsforetagendet ved kategori III-operationer, er:

Tabel 7

RVR for kategori III-indflyvning versus flyvestyringssystemer og DH

Minima for kategori III					
		Flyvestyringssystem/RVR (meter)			
Indflyvningskategori	Beslutningshøjde (ft)	Fejlpassivt	Fejloperationelt		
			Udenruiningssystem	Med udruiningslede- eller styresystem	
				Fejlpassivt	Fejloperationelt
III A	Under 100 ft	200 m (note 1)	200 m	200 m	200 m
III B	Under 50 ft	Ikke tilladt	Ikke tilladt	125 m	75 m
III B	Ingen DH	Ikke tilladt	Ikke tilladt	Ikke tilladt	75 m

Note 1: Ved operationer efter faktiske RVR-værdier under 300 m antages der en overskydning i tilfælde af autopilotsvigt ved eller under DH.

f) *Cirkling*

1) De laveste minima, som af luftfartsforetagendet må anvendes ved cirkling, er:

Tabel 8

Sigtbarhed og MDH ved cirkling i forhold til flyvemaskinekategori

	Flykategori			
	A	B	C	D
MDH	400 ft	500 ft	600 ft	700 ft
Minimum for meteorologisk sigtbarhed	1 500 m	1 600 m	2 400 m	3 600 m

2) Cirkling med fastsatte beholdne kurser er en godkendt procedure i henhold til dette punkt.

g) *Visuel indflyvning*

Luftfartsforetagendet må ikke anvende en RVR på under 800 m ved visuel indflyvning.

h) *Konvertering af rapporteret meteorologisk sigtbarhed til RVR*

1) Luftfartsforetagendet skal sikre, at der ikke anvendes konvertering af meteorologisk sigtbarhed til RVR ved beregning af startminima, minima for kategori II eller III, eller når der er en rapporteret RVR til rådighed.

2) Ved konvertering af meteorologisk sigtbarhed til RVR under alle andre forhold end de i ovenstående underpunkt h) 1 nævnte skal luftfartsforetagendet sikre, at følgende tabel anvendes:

Tabel 9

Konvertering af sigtbarhed til RVR

Lyselementer i funktion	RVR = rapporteret met. Sigtbarhed ×	
	Dag	Nat
HI indflyvnings- og landingsbanelys	1,5	2,0
Andre typer af lysinstallationer end ovennævnte	1,0	1,5
Ingen lys	1,0	Ikke relevant

Bilag 2 til OPS 1.430 c)

Flykategorier — Operationer under alle vejrforhold

a) *Klassificering af flyvemaskiner*

De kriterier, der tages i betragtning ved klassificering af fly efter kategori, er den angivne flyvehastighed ved tærskel (V_{AT}), hvilket svarer til stalhastighed (V_{SO}) ganget med 1-3 eller V_{S1G} ganget med 1-23 i landingskonfigurationen ved den maksimale certificerede landingsmasse. Hivs både V_{SO} og V_{S1G} er anvendelige, skal det højeste deraf følgende V_{AT} anvendes. De flykategorier, der svarer til V_{AT}-værdier findes i nedenstående tabel:

Flykategori	V_{AT}
A	Under 91 kt
B	Fra 91 til 120 kt
C	Fra 121 til 140 kt
D	Fra 141 til 165 kt
E	Fra 166 til 210 kt

Den landingskonfiguration, som skal tages i betragtning, skal defineres af luftfartsforetagendet eller af flyvemaskinens producent.

b) *Permanent ændring af kategori (maksimal landingsmasse)*

1) Luftfartsforetagendet kan indføre en permanent, lavere landingsmasse og anvende denne masse til fastlæggelse af V_{AT}, hvis dette godkendes af Myndigheden.

2) Den kategori, der er defineret for en given flyvemaskine, skal være en permanent værdi og således uafhængig af de skiftende forhold i forbindelse med de daglige operationer.

Bilag 1 til OPS 1.440

Operationer ved dårlig sigtbarhed — generelle regler for operation

a) *Generelt*

Følgende procedurer gælder for indførelse og godkendelse af operationer ved dårlig sigtbarhed.

b) *Operationel demonstration af luftbårne systemer*

Luftfartsforetagendet skal overholde de krav, der er fastsat i punkt c) nedenfor, ved indsættelse af en flyvemaskinetype, som er ny for medlemsstaterne, i kategori II- eller III-flyvning.

Note: Ved flyvemaskinetyper, der allerede anvendes til kategori II- eller III-operationer i en anden medlemsstat, er det i stedet programmet for kontrol under flyvning (in-service proving) under punkt f), som er gældende.

1) Operationel pålidelighed

Gennemførelseshyppigheden for kategori II og III må ikke være lavere end den i JAR-AWO krævede.

2) Kriterier for en velgennemført indflyvning

En indflyvning betragtes som velgennemført, såfremt:

i) kriterierne er som angivet i JAR-AWO eller dennes ækvivalent,

ii) der ikke forekommer nogen relevante flyvemaskinesystemfejl.

c) *Dataindsamling under luftbåren systemdemonstration — generelt*

1) Luftfartsforetagendet skal etablere et rapporteringssystem, der gør det muligt at udføre kontrol og regelmæssige undersøgelser i den operationelle evalueringsperiode, før luftfartsforetagendet godkendes til udførelse af kategori II- eller III-operationer. Rapporteringssystemet skal dække alle velgennemførte og fejlslagne indflyvninger med årsagen til sidstnævnte og skal omfatte registrering af fejl i systemkomponenter. Dette rapporteringssystem skal baseres på flyvebesætningsrapporter og automatiske registreringer som foreskrevet i punkt d) og e) nedenfor.

2) Registreringen af indflyvninger kan foretages under normale ruteflyvninger eller under andre flyvninger, der udføres af luftfartsforetagendet.

d) *Dataindsamling under luftbåren systemdemonstration — operationer med en DH på ikke under 50 ft*

1) Ved operationer med en DH på ikke under 50 ft skal luftfartsforetagendet registrere data, som om nødvendigt evalueres af Myndigheden.

2) Det er tilstrækkeligt, at følgende data registreres af flyvebesætningen:

i) Den anvendte flyveplads og landingsbane,

ii) vejrforholdene,

iii) tidspunktet,

iv) årsagen til den fejl, som førte til en afbrudt indflyvning,

v) hastighedskontrollens tilstrækkelighed,

vi) trimningen på tidspunktet for det automatiske flyvestyringssystems frakobling,

vii) kompatibiliteten mellem det automatiske flyvestyringssystem, flyvedirektor og rådata,

viii) en angivelse af flyvemaskinens position i forhold til ILS-centerlinjen ved nedstigning gennem 30 m (100 ft), og

ix) landingspositionen.

3. Det antal indflyvninger, der er godkendt af Myndigheden, og som foretages under den indledende evaluering, skal være tilstrækkeligt til at demonstrere, at systemets ydeevne i faktisk luftfartsdrift vil resultere i en konfidens på 90 % og i et antal velgennemførte indflyvninger på 95 %.

e) *Dataindsamling under luftbåren systemdemonstration — operationer ved en DH på under 50 ft eller ingen DH*

1. Ved operationer med en DH på under 50 ft eller ingen DH skal der i tillæg til flyvebesætningens rapporter anvendes en flight data rekorder eller andet udstyr, der giver de relevante oplysninger, for at bekræfte, at systemet fungerer efter hensigten i faktisk luftfartsdrift. Der kræves følgende data:

i) ILS-afvigelsernes fordeling ved 30 m (100 ft), ved landing og, hvis dette er relevant, ved frakobling af udrulningsstyringssystemet og de maksimale værdier for afvigelserne mellem disse punkter og

ii) Faldhastigheden ved landing.

2) Enhver uregelmæssighed ved landing skal undersøges fuldt ud ved anvendelse af alle til rådighed værende data for at fastslå årsagen hertil.

f) *Kontrol under flyvning (in-service proving)*

Note: Et luftfartsforetagende, som opfylder kravene i underpunkt b) ovenfor, anses for at have opfyldt de krav til kontrol under flyvning, der er angivet i dette punkt.

1) Systemet skal udvise pålidelighed og ydeevne under ruteflyvninger, som er i overensstemmelse med de operationelle koncepter. Der skal udføres et tilstrækkeligt antal velgennemførte landinger, således som fastslået af Myndigheden, under ruteflyvninger, herunder flyvetræning ved anvendelse af det fuldautomatiske landings- og udrulningssystem, der er installeret i hver flyvemaskinetype.

2) Demonstrationen skal udføres ved anvendelse af et kategori II- eller kategori III-ILS. Demonstrationerne kan dog, hvis luftfartsforetagendet vælger det, udføres på andre ILS-faciliteter, såfremt der er registreret tilstrækkelige data til at fastslå årsagen til utilfredsstillende ydeevne.

3) Hvis luftfartsforetagendet har forskellige varianter af samme flyvemaskinetype, som anvender samme grundlæggende flyvestyrings- og visningssystemer eller forskellige grundlæggende styrings- og visningssystemer på samme flyvemaskinetype, skal luftfartsforetagendet påvise, at varianterne er i overensstemmelse med kriterierne for det grundlæggende systems ydeevne. Det er dog ikke nødvendigt, at luftfartsforetagendet udfører en fuldstændig operationel demonstration for hver variant.

4) Hvis luftfartsforetagendet indfører en flyvemaskinetype, som allerede er godkendt af Myndigheden i en given medlemsstat til kategori II- og/eller III-operationer, kan der godkendes et begrænset kontrolprogram.

g) *Kontinuerlig overvågning*

1) Efter opnåelse af den første tilladelse skal operationerne overvåges kontinuerligt af luftfartsforetagendet med henblik på at påvise eventuelle uønskede tendenser, før disse bliver farlige. Flyvebesætningens rapporter kan anvendes til dette formål.

2) Følgende oplysninger skal opbevares i en periode på 12 måneder:

i) Det samlede antal indflyvninger opgjort efter flyvemaskinetype, hvor det luftbårne kategori II- eller III-udstyr blev anvendt til at udføre velgennemførte faktiske eller flyvetræningsmæssige indflyvninger ifølge de gældende minima for kategori II eller III, og

ii) Rapporter om utilfredsstillende indflyvninger og/eller automatiske landinger opgjort efter flyveplads og luftfartøjsregistrering i følgende kategorier:

A) Fejl i luftbåret udstyr,

B) vanskeligheder i forbindelse med ground-faciliteter,

C) overskydninger på grund af ATC-instruktioner eller

D) andre årsager.

3. Luftfartsforetagendet skal for hver flyvemaskine udarbejde en procedure for overvågning af det automatiske landingssystems ydeevne.

h) *Overgangsperioder*

1) Luftfartsforetagender uden tidligere kategori II- eller III-erfaring:

i) Et luftfartsforetagende uden tidligere operationel erfaring med kategori II eller III kan godkendes til kategori II- eller III A-operationer efter at have opnået mindst 6 måneders erfaring med kategori I-operationer med den pågældende flytype.

ii) Ved fuldførelsen af 6 måneders kategori II- eller III A-operationer med den pågældende flytype kan luftfartsforetagendet godkendes til kategori III B-operationer. Myndigheden kan ved udstedelse af en sådan godkendelse i en yderligere periode pålægge højere minima end de lavest gældende. Stramningen af disse minima vil normalt kun gælde for RVR og/eller en begrænsning i operationer uden beslutningshøjde og skal udvælges således, at de ikke kræver nogen ændring af de operationelle procedurer.

2) Luftfartsforetagender med tidligere kategori II- eller III-erfaring

Et luftfartsforetagende med tidligere kategori II- eller III-erfaring kan opnå tilladelse i en kortere overgangsperiode efter indgivelse af ansøgning til Myndigheden.

i) Vedligeholdelse af kategori II-, kategori III- og LVTO-udstyr

Luftfartsforetagendet skal i samarbejde med producenten udarbejde vedligeholdelsesinstruktioner for styringssystemerne om bord, og disse skal være indeholdt i luftfartsforetagendets flyvedligeholdelsesprogram, som er foreskrevet i OPS 1.910, og skal godkendes af Myndigheden.

Bilag 1 til OPS 1.450

Operationer ved dårlig sigtbarhed — uddannelse & kvalifikationer

a) *Generelt:*

Luftfartsforetagendet skal sikre, at programmerne for uddannelse af flyvebesætningsmedlemmer i operationer ved dårlig sigtbarhed omfatter strukturerede kurser i ground-, simulator- og/eller flyvetræning. Luftfartsforetagendet kan afkorte kursets indhold som foreskrevet i nedenstående underpunkt 2 og 3, forudsat at indholdet af det afkortede kursus kan godkendes af Myndigheden.

1) Flyvebesætningsmedlemmer uden kategori II- eller kategori III-erfaring skal gennemføre det fulde uddannelsesprogram, som er foreskrevet i nedenstående underpunkt b), c) og d).

2) Flyvebesætningsmedlemmer med kategori II- eller kategori III-erfaring fra et andet luftfartsforetagende kan gennemføre et afkortet teoriuddannelseskursus.

3) Flyvebesætningsmedlemmer med kategori II- eller kategori III-erfaring fra luftfartsforetagendet kan gennemføre et afkortet ground-, simulator- og/eller flyveuddannelseskursus. Det afkortede kursus skal som minimum opfylde de krav, der er fastsat i underpunkt d) 1, d) 2 i) eller d) 2 ii), alt efter hvad der er relevant, og i d) 3 i).

b) *Teoriuddannelse*

Luftfartsforetagendet skal sikre, at det første teoriuddannelseskursus i operationer ved dårlig sigtbarhed som minimum omfatter:

1) karakteristika for og begrænsninger i ILS og/eller MLS,

2) de visuelle hjælpemidlers karakteristika,

3) karakteristika ved tåge,

4) det specifikke luftbårne systems muligheder og begrænsninger,

5) virkningerne af nedbør, overisning, vindvariation ved lav højde og turbulens,

6) virkningen af specifikke funktionsfejl ved flyvemaskinen,

7) anvendelse af RVR-vurderingssystemerne og disses begrænsninger,

8) principperne i kravene til hindringsfrihed,

9) erkendelse af fejl i ground-udstyret og de foranstaltninger, som i dette tilfælde skal iværksættes,

10) de procedurer og forholdsregler, som skal følges med hensyn til overfladebevægelse under operationer, når RVR er 400 m eller derunder samt eventuelle yderligere procedurer, der kræves ved start under forhold på under 150 m (200 m for kategori D-flyvemaskiner),

11) betydningen af beslutningshøjder, som bygger på radiohøjdemålere, og terrænprofilens indvirkning i indflyvningsområdet på radiohøjdemålerens data og på de automatiske indflyvnings-/landingssystemer,

12) vigtigheden og betydningen af beredskabshøjden, hvis en sådan er gældende, og de foranstaltninger, der skal iværksættes ved en given fejl over og under beredskabshøjden,

13) kvalifikationskravene til piloter for at opnå og opretholde godkendelse til at udføre start ved dårlig sigtbarhed og kategori II- eller III-operationer og

14) betydningen af korrekt siddende stilling og øjenhøjde.

c) *Simulatoruddannelse og/eller flyveuddannelse*

1) Luftfartsforetagendet skal sikre, at simulator- og/eller flyveuddannelse i operationer ved dårlig sigtbarhed omfatter:

i) Kontrol af, at udstyret fungerer tilfredsstillende både på jorden og under flyvning,

ii) virkningen for minima som følge af ændringer i jordinstallationernes tilstand,

iii) overvågning af automatiske flyvestyringssystemer og af tilstandsmeldesystemer for autolandingssystemer med vægt på de foranstaltninger, der skal træffes i tilfælde af fejl i disse systemer,

iv) de foranstaltninger, som skal træffes i tilfælde af fejl i f.eks. motorer, elektriske systemer, hydraulik eller flyvestyringssystemer,

v) virkningen af kendte uanvendelige funktioner og anvendelsen af lister over mindsteudstyr,

vi) de operationelle begrænsninger som følge af luftdygtighedscertificering,

vii) vejledning i de visuelle referencer, som kræves ved beslutningshøjde, og informering om maksimal tilladt afvigelse fra indflyvningsglidebane eller localiser og

viii) Vigtigheden og betydningen af beredskabshøjden, hvis dette er relevant, og det der skal foretages i tilfælde af evt. svigt over og under beredskabshøjden.

2) Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert flyvebesætningsmedlem uddannes i at udføre sine opgaver og instrueres i den koordinering, som kræves med andre besætningsmedlemmer. Der bør til dette formål gøres størst mulig brug af flyvesimulatorer, som er passende udstyret.

3) Uddannelsen skal opdeles i faser, som dækker normal operation uden fejl i flyvemaskine eller udstyr, men som omfatter alle de vejrforhold, der kan opstå, og udførlige scenarier for flyvemaskine- og udstyrsfejl, som kan påvirke kategori II- eller III-operationer. Hvis flyvemaskinens system indebærer anvendelse af hybridsystemer eller andre specialsystemer (såsom head-up displays eller synsforstærkende udstyr), skal flyvebesætningsmedlemmerne øves i anvendelsen af disse systemer i normal og unormal tilstand i uddannelsens simulatorfase.

4) Der skal indøves uarbejdsdygtighedsprocedurer, som er relevante for start ved dårlig sigtbarhed og kategori II- og III-operationer.

5) For flyvemaskiner med en ikke-typespecifik simulator skal luftfartsforetagendet sikre, at den flyveuddannelsesfase, der er specifik for de visuelle scenarier af kategori II-operationer, udføres i en simulator, som er godkendt til dette formål af Myndigheden. Denne uddannelse skal omfatte mindst 4 indflyvninger. Uddannelse og procedurer, som er typespecifikke, skal øves i flyvemaskinen.

6) Den første kategori II- og III-uddannelse skal mindst omfatte følgende øvelser:

i) Indflyvning ved anvendelse af de relevante flyvestyringssystemer, autopiloter og styringssystemer, der er installeret i flyvemaskinen, ved den relevante beslutningshøjde og inklusive overgangen til visuel flyvning og landing,

ii) indflyvning med alle motorer i drift ved anvendelse af de relevante flyvestyringssystemer, autopiloter og styringssystemer, der er installeret i flyvemaskinen, ned til den relevante beslutningshøjde efterfulgt af overskydning, alt uden ekstern visuel reference,

iii) indflyvninger ved anvendelse af automatiske flyvesystemer, hvor dette er relevant, for at opnå automatisk flare, landing og udrulning og

iv) normal betjening af det gældende system både med og uden opnåelse af visuelle referencer ved beslutningshøjde.

7) Uddannelsens efterfølgende faser skal mindst omfatte:

i) Indflyvninger med motorsvigt på forskellige trin af indflyvningen,

ii) indflyvninger med fejl i kritisk udstyr (f.eks. elektriske systemer, automatiske flyvesystemer, ground- og/eller luftbårne ILS/MLS-systemer og statusmonitorer),

iii) indflyvninger, hvor fejl i det automatiske flyveudstyr ved lav højde kræver enten

A) tilbagevenden til manuel flyvning til styring af flare, landing og udrulning eller overskydning eller

B) tilbagevenden til manuel flyvning eller en nedgraderet automatisk tilstand for at styre overskydninger fra, ved eller under beslutningshøjde inklusive dem, der måtte resultere i landing på landingsbanen,

iv) fejl i systemerne, som vil resultere i for stor afvigelse fra localiser og/eller glidevinkel både over og under beslutningshøjden under de visuelle mindsteforhold, der er godkendt for operationen. Endvidere skal overgangen til manuel landing indøves, hvis et head-up display udgør en nedgraderet modus for det automatiske system, eller hvis head-up displayet udgør den eneste flare-modus, og

v) fejl og procedurer, der er specifikke for den pågældende flyvemaskinetype eller -variant.

8) Uddannelsesprogrammet skal give øvelse i at håndtere fejl, som kræver tilbagevenden til højere minima.

9) Uddannelsesprogrammet skal omfatte betjening af flyvemaskinen, hvis fejlen under en fejlpassiv kategori III-indflyvning er årsag til, at autopiloten frakobles ved eller under beslutningshøjde, når den sidst rapporterede RVR er 300 m eller mindre.

10) Hvis der udføres start ved en RVR på 400 m og derunder, skal der iværksættes uddannelse, som dækker systemfejl og motorsvigt, der medfører såvel startfortsættelser som startafbrydelser.

d) *Krav til omstillingsuddannelse (conversion training) i udførelse af start ved dårlig sigtbarhed og kategori II- og III-operationer*

Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert flyvebesætningsmedlem fuldfører følgende uddannelse i procedurer ved dårlig sigtbarhed, hvis der konverteres til en ny type eller variant af en flyvemaskine, hvor der vil blive udført start ved dårlig sigtbarhed og kategori II- og III-operationer. Kravene til flyvebesætningsmedlemmernes erfaring vedrørende fuldførelsen af et afkortet kursus er beskrevet i underpunkt a) 2 og a) 3 ovenfor:

1) Teoriuddannelse

De relevante krav, som er foreskrevet i ovenstående underpunkt b), under hensyn til det pågældende flyvebesætningsmedlems kategori II- og kategori III-uddannelse og -erfaring.

2) Simulatoruddannelse og/eller flyveuddannelse

i) Mindst 8 indflyvninger og/eller landinger i en simulator, der er godkendt til formålet.

ii) Såfremt der ikke er en typespecifik simulator til rådighed, kræves der mindst 3 indflyvninger i flyvemaskinen, herunder mindst 1 overskydning.

iii) Relevant yderligere uddannelse, såfremt der kræves specialudstyr såsom head-up displays eller synsforstærkende udstyr.

3) Flyvebesætningens kvalifikationer

Kravene til flyvebesætningens kvalifikationer er specifikke for luftfartsforetagendet og for den type af flyvemaskine, der opereres.

i) Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert flyvebesætningsmedlem fuldfører en kontrol forud for udførelsen af kategori II- eller III-operationer.

ii) Den i underpunkt i) ovenfor foreskrevne kontrol kan erstattes af en velgennemført simulator- og/eller flyveuddannelse som foreskrevet i underpunkt d) 2 ovenfor.

4) Ruteflyvning under tilsyn

Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert flyvebesætningsmedlem gennemfører følgende ruteflyvning under tilsyn:

i) for kategori II, når der kræves manuel landing, mindst 3 landinger fra frakoblingen af autopiloten,

ii) for kategori III mindst 3 automatiske landinger, dog kræves der kun 1 automatisk landing, når den i ovenstående underpunkt d) 2 krævede uddannelse er gennemført i fuld flyvesimulator, der kan anvendes til nul-flyvetidsuddannelse.

e) *Type- og luftfartøjscheferfaring*

Forud for påbegyndelse af kategori II-/III-operationer gælder følgende yderligere krav for luftfartøjschefer eller piloter, til hvem udførelsen af flyvningen er uddelegeret, og for hvem flyvemaskinetypen er ny:

1) 50 timer eller 20 sektorer på den pågældende type inklusive ruteflyvning under tilsyn, og

2) der skal lægges 100 m til de gældende minima for kategori II- eller kategori III-RVR, medmindre den pågældende tidligere er blevet kvalificeret til kategori II- eller III-operationer hos et luftfartsforetagende, indtil der på den pågældende type er opnået i alt 100 timer eller 40 sektorer inklusive ruteflyvning under tilsyn.

3) Myndigheden kan godkende en nedsættelse af ovennævnte krav til luftfartøjscheferfaring for flyvebesætningsmedlemmer, som har kategori II- eller kategori III-luftfartøjscheferfaring.

f) *Start ved dårlig sigtbarhed med en RVR på under 150/200 m*

1) Luftfartsforetagendet skal sikre, at der gennemføres følgende uddannelse, inden der gives tilladelse til at udføre start med en RVR på under 150 m (under 200 m for flyvemaskiner i kategori D):

i) normal start under de godkendte RVR-mindsteforhold,

ii) start under de godkendte RVR-mindsteforhold med en motor ude af drift mellem V_1 og V_2 eller så hurtigt, som sikkerhedshensynene tillader det, og

iii) start under de godkendte RVR-mindsteforhold med en motor ude af drift før V_1, som resulterer i en startafbrydelse.

2) Luftfartsforetagendet skal sikre, at uddannelsen, som kræves ifølge ovenstående underpunkt 1), gennemføres i en godkendt simulator. Denne uddannelse skal omfatte anvendelse af eventuelle specialprocedurer og -udstyr. Hvis der ikke forefindes en godkendt simulator, kan Myndigheden godkende, at denne uddannelse finder sted i en flyvemaskine uden kravet om RVR-mindsteforhold (se bilag 1 til OPS 1.965).

3) Luftfartsforetagendet skal sikre, at et flyvebesætningsmedlem har gennemført en afprøvning, før den pågældende udfører start ved dårlig sigtbarhed med en RVR på under 150 m (under 200 m for flyvemaskiner i kategori D), hvis dette er relevant. Afprøvningen kan kun erstattes af en vellykket gennemførelse af den simulator- og/eller flyveuddannelse, som foreskrives i underpunkt f) 1, ved den første omskoling til en luftfartøjstype.

g) *Periodisk flyvetræning og afprøvning — operationer ved dårlig sigtbarhed*

1) Luftfartsforetagendet skal sikre, at pilotens viden og evne til at udføre de opgaver, der er forbundet med den bestemte operationskategori, hvortil han er godkendt, afprøves i forbindelse med den normale periodiske flyvetræning og luftfartsforetagendets afprøvning af duelighed. Det krævede antal indflyvninger inden for den gyldighedsperiode, som luftfartsforetagendets duelighedskontrol har (som foreskrevet i OPS 1.965 b)), skal være mindst 3, hvoraf 1 kan erstattes af en indflyvning og landing i flyvemaskinen ved anvendelse af godkendte kategori II- og III-procedurer. Der skal flyves én overskydning under udførelsen af luftfartsforetagendets duelighedsafprøvning. Hvis luftfartsforetagendet er godkendt til at udføre start med en RVR på under 150/200 m, skal der under udførelsen af luftfartsforetagendets duelighedsafprøvning flyves mindst én LVTO ifølge de laveste gældende minima.

2) Ved kategori III-operationer skal luftfartsforetagendet anvende en flyvesimulator, der er godkendt til kategori III-uddannelse.

3) Luftfartsforetagendet skal sikre, at der ved kategori III-operationer på flyvemaskiner med et fejlpassivt flyvestyringssystem fuldføres en overskydning mindst én gang i perioden, hvor luftfartsforetagendet udfører 3 på hinanden følgende duelighedsafprøvninger, som følge af en fejl i autopiloten ved eller under beslutningshøjde, hvor den sidst rapporterede RVR var 300 m eller derunder.

4) Myndigheden kan godkende periodisk træning i og afprøvning af kategori II- og LVTO-operationer i en luftfartøjstype, hvis der ikke er en godkendt simulator til rådighed.

Note: Aktualiteten af LVTO og kategori II/III på grundlag af automatiske indflyvninger og/eller automatiske landinger fastholdes via regelmæssig uddannelse og kontrol som foreskrevet i dette punkt.

Bilag 1 til OPS 1.455

Operationer ved dårlig sigtbarhed — operationelle procedurer

a) *Generelt*

Operationer ved dårlig sigtbarhed omfatter:

1) manuel start (med eller uden elektroniske styringssystemer),

2) autokoblet indflyvning til under DH med manuel flare, landing og udrulning,

3) autokoblet indflyvning efterfulgt af automatisk flare, automatisk landing og manuel udrulning og

4) autokoblet indflyvning efterfulgt af automatisk flare, automatisk landing og automatisk udrulning,

hvor den gældende RVR er under 400 m.

Note 1: Der kan anvendes et hybridsystem sammen med hver af disse operationsformer.

Note 2: Andre former for styringssystemer og displays kan certificeres og godkendes.

b) *Procedurer og operationelle instruktioner*

1) De givne procedurers og instruktioners præcise art og omfang afhænger af det anvendte luftbårne udstyr og af de cockpitprocedurer, der følges. Luftfartsforetagendet skal i driftshåndbogen klart definere flyvebesætningsmedlemmernes opgaver under start, indflyvning, flare, udrulning og overskydning. Der skal lægges særlig vægt på flyvebesætningens ansvar under overgang fra ikke-visuelle forhold til visuelle forhold og på de procedurer, der skal anvendes ved forringet sigtbarhed, eller hvis der opstår fejl. Der skal lægges særlig vægt på fordelingen af cockpitopgaver for at sikre, at arbejdsbyrden for den pilot, der træffer beslutningen om at lande eller udføre en overskydning, tillader ham at hellige sig overvågningen og beslutningsprocessen.

2) Luftfartsforetagendet skal udførligt beskrive de operationelle procedurer og instruktioner i driftshåndbogen. Instruktionerne skal være forenelige med de begrænsninger og obligatoriske procedurer, som er indeholdt i flyvehåndbogen, og skal især dække følgende emner:

i) afprøvning af, at flyvemaskinens udstyr fungerer tilfredsstillende, både før afgang og under flyvning,

ii) virkningen for minima som følge af ændringer i jordinstallationernes og det luftbårne udstyrs tilstand,

iii) procedurer for start, indflyvning, flare, landing, udrulning og overskydning,

iv) procedurerne, som skal følges i tilfælde af fejl, advarsler og andre ikke-normale situationer,

v) den krævede visuelle minimumsreference,

vi) betydningen af korrekt siddende stilling og øjenhøjde,

vii) foranstaltninger, som kan blive nødvendige som følge af en forringelse af den visuelle reference,

viii) fordelingen af besætningens pligter ved gennemførelse af procedurerne ifølge underpunkt i) til iv) og vi) ovenfor for at give luftfartøjschefen mulighed for primært at hellige sig overvågning og beslutningstagning,

ix) kravet om, at alle højdekald under 200 ft skal bygge på radiohøjdemåleren, og om, at én pilot fortsat skal overvåge flyvemaskinens instrumenter, indtil landingen er fuldført,

x) kravet om, at det localiser-følsomme område skal beskyttes,

xi) brugen af oplysninger om vindhastighed, vindvariation, turbulens, forurening af landingsbanen og brugen af flere RVR-vurderinger,

xii) procedurerne, der skal anvendes ved øvelsesindflyvninger og -landinger på landingsbaner, hvor de fuldstændige procedurer for kategori II- eller kategori III-flyvepladser ikke er gældende,

xiii) de operationelle begrænsninger som følge af luftdygtighedscertificering og

xiv) oplysninger om den maksimalt tilladte afvigelse fra ILS-glidebanen og/eller localiseren.

Bilag 1.465 til OPS 1.001

Minimumssigtbarhed ved VFR-operationer

Luftrumsklasse	B	C D E	F G	
			Over 900 m (3 000 ft) AMSL eller over 300 m (1 000 ft) over terræn afhængigt, af hvad der er højest	Ved og under 900 m (3 000 ft) AMSL eller 300 m (1 000 ft) over terræn afhængigt af, hvad der er højest
Afstand fra sky	Fri af sky	1 500 m horisontalt 300 m (1 000 ft) vertikalt		Fri af sky og med overfladen inden for synsvidde
Flyvesigtbarhed	8 km ved og over 3 050 m (10 000 ft) AMSL (note 1) 5 km under 3 050 m (10 000 ft) AMSL			5 km (note 2)

Note 1: Når overgangshøjdeniveauet er under 3 050 m (10 000 ft) AMSL, skal FL 100 anvendes i stedet for 10 000 ft.

Note 2: Flyvemaskiner i kategori A og B kan opereres ved en flyvesigtbarhed ned til 3 000 m, forudsat at den relevante ATS-myndighed tillader anvendelse af en flyvesigtbarhed på under 5 km, og forudsat, at forholdene er således, at sandsynligheden for at møde anden trafik er lav, og IAS er 140 kt eller lavere.

SUBPART F

PRÆSTATION GENERELT

OPS 1.470

Anvendelsesområde

a) Luftfartsselskabet skal sikre, at flermotorede flyvemaskiner, som drives af turbopropmotorer, og som har en maksimal godkendt passagerkonfiguration på mere end 9 sæder eller en maksimal startmasse på over 5 700 kg, samt alle flermotorede flyvemaskiner med turbojetmotorer opereres i overensstemmelse med Subpart G (præstationsklasse A).

b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at propeldrevne flyvemaskiner med en maksimal godkendt passagerkonfiguration på 9 eller færre sæder og en maksimal startmasse på 5 700 kg eller derunder, opereres i overensstemmelse med Subpart H (præstationsklasse B).

c) Luftfartsforetagendet skal sikre, at flyvemaskiner, som drives af stempelmotorer, og som har en maksimal godkendt passagerkonfiguration på flere end 9 sæder eller en maksimal startmasse på over 5 700 kg, opereres i overensstemmelse med Subpart I (præstationsklasse C).

d) I tilfælde, hvor der ikke kan udvises fuld overensstemmelse med kravene i den relevante Subpart som følge af særlige konstruktionsmæssige egenskaber (f.eks. overlydsfly eller søflyvemaskiner), skal luftfartsforetagendet anvende godkendte præstationsnormer, som sikrer et sikkerhedsniveau, der svarer til det niveau, som er angivet i den relevante Subpart.

e) Flermotorede flyvemaskiner, som er drevet af turbopropmotorer, og som har en maksimal godkendt passagerkonfiguration på flere end 9 sæder og en maksimal startmasse på 5 700 kg eller derunder, kan af Myndigheden få tilladelse til at operere under alternative operative begrænsninger til begrænsningerne for præstationsklasse A, men disse må ikke være mindre restriktive end de relevante krav i Subpart H.

f) Bestemmelserne i ovenstående underpunkt e) bortfalder den 1. april 2000.

OPS 1.475

Generelt

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at flyvemaskinens masse:

1) ved startens begyndelse

eller i tilfælde af nyplanlægning under flyvningen

2) på det punkt, hvorfra den reviderede operationelle flyveplan er gældende

ikke er større end massen, ved hvilken kravene i den relevante Subpart kan overholdes, for den flyvning, der skal udføres, under hensyn til de forventede reduktioner af massen under flyveforløbet og til den brændstofudtømning under flyvning, som kan finde sted ifølge det pågældende krav.

b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at de godkendte præstationsdata, som er indeholdt i flyvehåndbogen, anvendes til at afgøre, om kravene i den relevante Subpart er overholdt, om nødvendigt suppleret med andre data, som kan godkendes af Myndigheden som foreskrevet i den pågældende Subpart. Ved anvendelse af de faktorer, som er foreskrevet i den relevante Subpart, kan der tages hensyn til eventuelle operationelle faktorer, som allerede indgår i flyvehåndbogens præstationsdata, for at undgå dobbelt anvendelse af faktorer.

c) Ved opfyldelse af kravene i den relevante Subpart, skal der tages behørigt hensyn til flykonfiguration, miljøforhold og betjening af systemer, som indvirker negativt på præstationen.

d) I præstationshenseende kan en fugtig start- og landingsbane, som ikke er en græsbane, betragtes som tør.

OPS 1.050

Terminologi

a) Ved begreberne, som anvendes i Subpart F, G, H, I og J, og som ikke er defineret i JAR-1, forstås følgende:

1) Acceleration-stop distance til rådighed (ASDA) Længden af det disponible startløb plus nødstopbanens længde, hvis den relevante Myndighed har angivet, at en sådan nødstopbane er til rådighed, og hvis denne nødstopbane er i stand til at bære flyvemaskinens masse under de fremherskende operationelle forhold.

2) Forurenet start- og landingsbane En start- og landingsbane anses for at være forurenet, når mere end 25% af banens overflade (uanset om dette forekommer i afgrænsede områder eller ej) inden for den længde og bredde, som kræves, er dækket af følgende:

i) Overfladevand, som er mere end 3 mm (0,125 in) dyb, eller sjap eller løs sne, som svarer til mere end 3 mm (0,125 in) vand,

ii) sne, der er sammenpresset til en fast masse, som er modstandsdygtig over for yderligere komprimering, og som vil hænge sammen eller brydes i klumper, hvis den samles op (sammenpresset sne), eller

iii) is, herunder våd is.

3) Fugtig start- og landingsbane En start- og landingsbane betragtes som fugtig, hvis overfladen ikke er tør, og hvis fugten på banen ikke giver den et skinnende udseende.

4) Tør start- og landingsbane En tør start- og landingsbane er en bane, som hverken er våd eller forurenet. Den omfatter de belagte start- og landingsbaner, som er specielt konstrueret med riller eller porøs belægning, og som vedligeholdes på en sådan måde, at banen sikrer en »effektivt tør« bremsning, også når der er fugt til stede.

5) Landingsdistance til rådighed (LDA) Længden af den landingsbane, som den relevante Myndighed har angivet er til rådighed, og som er egnet til ground-løbet for en flyvemaskine, som lander.

6) Maksimal godkendt passagersædekonfiguration Den maksimale passagersædekapacitet i den enkelte flyvemaskine, eksklusive pilotsæder eller cockpitsæder og sæder til kabinebesætning, afhængigt af, hvad der er relevant, som anvendes af luftfartsforetagendet, er godkendt af Myndigheden og angivet i flyvehåndbogen.

7) Startdistance til rådighed (TODA) Længden af det startløb, der er til rådighed, plus længden af den clearway, der er til rådighed.

8) Startmasse Ved flyvemaskinens startmasse forstås dens masse inklusive alt materiel og samtlige personer, som befordres ved påbegyndelsen af startløbet.

9) Startløb til rådighed (TORA) Længden af den startbane, som vedkommende Myndighed har angivet er til rådighed, og som er egnet til ground-løbet for en flyvemaskine, som starter.

10) Våd start- og landingsbane En start- og landingsbane anses for at være våd, hvis banens overflade er dækket af vand eller lignende, når mængden er mindre end angivet i ovenstående underpunkt a) 2, eller når der er tilstrækkelig fugt på start- og landingsbanen til at forårsage, at banen fremstår reflekterende, men uden at have væsentlige områder med overfladevand.

b) Betydningen af betegnelserne »acceleration-stop distance«, »start-distance«, »startløb«, »nettostartflyvebane«, »nettoflyvebane under flyvning med en motor ude af drift« og »nettoflyvebane under flyvning med to motorer ude af drift« defineres for den pågældende flyvemaskine i de luftdygtighedskrav, hvorunder flyvemaskinen er certificeret, eller som angivet af Myndigheden, hvis Myndigheden er af den opfattelse, at den pågældende definition er utilstrækkelig til at udvise overholdelse af de operationelle præstationsbegrænsninger.

SUBPART G

PRÆSTATIONSKLASSE A

OPS 1.485

Generelt

a) Luftfartsforetagendet skal for at fastslå, at kravene i denne Subpart er overholdt, sikre, at de godkendte præstationsdata i flyvehåndbogen om nødvendigt suppleres med andre data, som kan godkendes af Myndigheden, hvis de godkendte præstationsdata i flyvehåndbogen er utilstrækkelige med hensyn til elementer såsom:

1) Redegørelse for ugunstige operationelle forhold, som med rimelighed kan forventes, såsom start og landing på forurenede start- og landingsbaner og

2) hensyntagen til motorsvigt i alle faser af flyvningen.

b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at der for en situation med våde og forurenede start- og landingsbaner anvendes præstationsdata, som er fastsat i overensstemmelse med JAR 25 X 1591 eller tilsvarende, og som kan godkendes af Myndigheden.

OPS 1.490

Start

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at startmassen ikke overstiger den maksimale startmasse, der er angivet i flyvehåndbogen for trykhøjden og den omgivende temperatur på den flyveplads, hvorfra starten skal udføres.

b) Luftfartsforetagendet skal overholde følgende krav ved fastsættelse af den maksimalt tilladte startmasse:

1) Acceleration-stop distancen må ikke være større end den acceleration-stop distance, der er til rådighed,

2) startdistancen må ikke være større end den startdistance, der er til rådighed, og clearway-distancen må ikke være større end halvdelen af det startløb, der er til rådighed,

3) startløbet må ikke være større end det startløb, der er til rådighed,

4) overholdelsen af dette punkt skal påvises ved at anvende en enkelt værdi for V_1 for den afbrudte og fortsatte start, og

5) på en våd eller forurenet startbane må startmassen ikke være større end den startmasse, der er tilladt for start på en tør startbane under de samme forhold.

c) Luftfartsforetagendet skal ved påvisning af overensstemmelse med ovenstående underpunkt b) tage følgende i betragtning:

1) flyvepladsens trykhøjde,

2) den omgivende temperatur på flyvepladsen,

3) start- og landingsbanens overfladetilstand og -type,

4) startbanens hældning i startretningen,

5) ikke over 50 % af den rapporterede modvindskomponent eller ikke under 150 % af den rapporterede medvindskomponent, og

6) det eventuelle tab af startbanelængde som følge af opretning af flyvemaskinen inden start.

OPS 1.495

Hindringsfrihed ved start

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at nettostartflyvebanen er fri af alle hindringer med en vertikal distance på mindst 35 ft eller med en horisontal distance på mindst 90 m plus 0,125 x D, hvor D er den horisontale distance, som flyvemaskinen har tilbagelagt fra slutningen af den startdistance, der er til rådighed, eller fra slutningen af startdistancen, hvis der er planlagt en drejning før afslutningen af den startdistance, der er til rådighed. For flyvemaskiner med et vingefang på under 60 m kan der anvendes en horisontal hindringsfrihed på halvdelen af flyvemaskinens vingefang plus 60 m plus 0,125 x D.

b) Luftfartsforetagendet skal ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a) tage følgende i betragtning:

1) flyvemaskinens masse ved påbegyndelsen af startløbet,

2) flyvepladsens trykhøjde,

3) den omgivende temperatur på flyvepladsen og

4) ikke over 50 % af den rapporterede modvindskomponent eller ikke under 150 % af den rapporterede medvindskomponent.

c) Ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a):

1) Ændring af beholden kurs er ikke tilladt før det punkt, hvor nettostartflyvebanen har nået en højde, der er lig med halvdelen af vingefanget, men ikke mindre end 50 ft over niveauet for afslutningen af det startløb, der er til rådighed. Derefter antages det op til en højde på 400 ft, at flyvemaskinen ikke krænges mere end 15°. For en højde over 400 ft kan der planlægges med krængningsvinkler, som er større end 15°, men ikke over 25°,

2) enhver del af den nettostartflyvebane, hvori flyvemaskinen krænges mere end 15°, skal være fri for alle hindringer inden for de horisontale distancer, der er angivet i underpunkt a), d) og e) til dette punkt, med en vertikal distance på mindst 50 ft,

3) luftfartsforetagendet skal gøre brug af særlige procedurer, som kræver Myndighedens godkendelse, for at anvende større krængningsvinkler, som ikke må være større end 20° mellem 200 ft eller 400 ft eller ikke større end 30° over 400 ft (se bilag 1 til OPS 1.495 c) 3), og

4) Der skal tages tilstrækkeligt hensyn til krængningsvinklens virkning på operationshastigheder og flyvebane inklusive de distanceinkrementer, der er resultatet af øgede operationshastigheder.

d) Ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a) er det ikke nødvendigt, at luftfartsforetagendet i de tilfælde, hvor den planlagte flyvebane ikke kræver ændringer af beholden kurs på mere end 15°, tager hensyn til de hindringer, som har en lateral afstand på mere end:

1) 300 m, hvis piloten er i stand til at opretholde den krævede navigationsnøjagtighed gennem det område, hvor planet for hindringsfrihed skal være beregnet (obstacle accountability area), eller

2) 600 m for flyvninger under alle andre forhold.

e) Ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a) er det ikke nødvendigt, at luftfartsforetagendet i de tilfælde, hvor den planlagte flyvebane kræver ændringer af beholden kurs på mere end 15°, tager hensyn til de hindringer, som har en lateral afstand på mere end:

1) 600 m, hvis piloten er i stand til at opretholde den krævede navigationsnøjagtighed gennem det område, hvor planet for hindringsfrihed skal være beregnet, eller

2) 900 m for flyvninger under alle andre forhold.

f) Luftfartsforetagendet skal udarbejde beredskabsprocedurer for at opfylde kravene i OPS 1.495 og for at sikre en sikker rute, hvor hindringer undgås, samt for at gøre det muligt for flyvemaskinen enten at overholde en-route-kravene i OPS 1.500 eller at lande enten på afgangsflyvepladsen eller på en alternativ startflyveplads.

OPS 1.500

En-route — en motor ude af drift

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at de data for en-route-nettoflyvebanen med en motor ude af drift, som er angivet i flyvehåndbogen for de vejrforhold, der forventes til flyvningen, overholder enten underpunkt b) eller c) på alle punkter langs ruten. Nettoflyvebanen skal have en positiv gradient ved 1 500 ft over den flyveplads, hvor landingen antages at finde sted efter motorsvigt. Under vejrforhold, som kræver brug af afisningssystemer, skal der tages hensyn til den virkning, som brugen af disse har på nettoflyvebanen.

b) Nettoflyvebanens gradient skal være positiv ved mindst 1 000 ft over alt terræn og alle forhindringer langs ruten inden for 9,3 km (5 nm) på hver side af den planlagte beholdne kurs.

c) Nettoflyvebanen skal tillade, at flyvemaskinen kan fortsætte flyvningen fra marchhøjden til en flyveplads, hvor der kan udføres en landing i overensstemmelse med OPS 1.515 eller 1.520, afhængigt af, efter hvad der er relevant, idet nettoflyvebanen vertikalt skal gå fri af alt terræn og alle forhindringer langs ruten med mindst 2000 ft inden for 9,3 km (5 nm) på begge sider af den planlagte beholdne kurs i overensstemmelse med nedenstående underpunkt 1) til 4):

1) Motoren antages af svigte på det mest kritiske punkt langs ruten,

2) vindens indvirkning på flyvebanen tages i betragtning,

3) brændstofudtømning under flyvning er tilladt i det omfang, det sker i overensstemmelse med behovet for at nå frem til lufthavnen med de krævede brændstofreserver, og såfremt der anvendes en sikker procedure, og

4) den flyveplads, hvor flyvemaskinen antages at lande efter motorsvigt, skal opfylde følgende kriterier:

i) Kravene til præstation ved den forventede landingsmasse skal opfyldes, og

ii) vejrrapporter eller udsigter eller en given kombination heraf samt rapporter om flyvepladsforhold skal indicere, at der kan fuldføres en sikker landing på det beregnede landingstidspunkt.

d) Ved påvisning af overholdelse af OPS 1.500 skal luftfartsforetagendet øge breddemarginerne i ovenstående underpunkt b) og c) til 18,5 km (10 nm), såfremt navigationsnøjagtigheden ikke overholder dækningsgraden på 95 %.

OPS 1.505

En-route — flyvemaskiner med tre eller flere motorer, hvoraf to er ude af drift

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at en flyvemaskine med tre eller flere motorer aldrig på noget punkt langs den planlagte beholdne kurs er længere væk end 90 minutter — beregnet ved langdistancemarchfart med alle motorer i drift ved standardtemperatur i vindstille — fra en flyveplads, hvor præstationskravene, som finder anvendelse på den forventede landingsmasse, kan opfyldes, medmindre det er i overensstemmelse med nedenstående underpunkt b) til f).

b) Dataene for nettoflyvebanen under flyvning med to motorer ude af drift skal tillade flyvemaskinen at fortsætte flyvningen under de forventede vejrforhold fra det punkt, hvor to motorer antages at svigte samtidigt, til en flyveplads, hvor det er muligt at lande og standse fuldstændigt ved anvendelse af den foreskrevne procedure for en landing med to motorer ude af drift. Nettoflyvebanen skal vertikalt gå fri af alt terræn og alle forhindringer langs ruten med mindst 2 000 ft inden for 9,3 km (5 nm) på hver side af den planlagte beholdne kurs. Ved højder og under vejrforhold, som kræver brug af afisningssystemer, skal der tages hensyn til den virkning, som brugen af disse har på nettoflyvebanedataene. Hvis navigationsnøjagtigheden ikke overholder dækningsgraden på 95 %, skal luftfartsforetagendet øge den ovenfor anførte breddemargin til 18,5 km (10 nm).

c) De to motorer antages at svigte på det mest kritiske punkt af den del af ruten, hvor flyvemaskinen — beregnet ved langdistancemarchfart med alle motorer i drift ved standardtemperatur i vindstille — er mere end 90 minutter fra en flyveplads, hvor præstationskravene, som finder anvendelse på den forventede landingsmasse, kan opfyldes.

d) Nettoflyvebanen skal have en positiv gradient ved 1 500 ft over den flyveplads, hvor landingen antages at blive udført, efter at to motorer har svigtet.

e) Brændstofudtømning under flyvning er tilladt i det omfang, det sker i overensstemmelse med behovet for at nå frem til lufthavnen med de krævede brændstofreserver, og såfremt der anvendes en sikker procedure.

f) Flyvemaskinens forventede masse på det tidspunkt, hvor de to motorer antages at svigte, må ikke være lavere end den masse, der ville omfatte tilstrækkeligt brændstof til at fortsætte til en flyveplads, hvor landingen antages udført, og til at ankomme til den pågældende flyveplads i mindst 1 500 ft direkte over landingsområdet og derefter til at flyve i niveau i 15 minutter.

OPS 1.510

Landing — destinationsflyvepladser og alternative flyvepladser

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at den landingsmasse, der er fastsat for flyvemaskinen i henhold til OPS 1.475 a), ikke overstiger den maksimale landingsmasse, som er angivet for den højde og omgivende temperatur, der forventes på det beregnede tidspunkt for landing på destinationsflyvepladsen og på den alternative flyveplads.

b) Ved instrumentindflyvninger med beslutningshøjder på under 200 ft skal luftfartsforetagendet verificere, at flyvemaskinens indflyvningsmasse under hensyn til startmassen og det brændstof, der forventes forbrugt under flyvningen, tillader en stigegradient ved overskydning — med den kritiske motor ude af drift og med den hastighed og konfiguration, der anvendes ved overskydning — på mindst 2,5 % eller den publicerede gradient, afhængigt af, hvilken der er størst. Anvendelse af en alternativ metode skal godkendes af Myndigheden.

OPS 1.515

Landing — tørre landingsbaner

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at den landingsmasse, der er fastsat for flyvemaskinen i overensstemmelse med OPS 1.475 a) for det forventede tidspunkt for landing på destinationsflyvepladsen eller på en given alternativ flyveplads, muliggør landing med fuldstændig standsning fra 50 ft over færsklen:

1) For flyvemaskiner med turbojetmotorer inden for 60 % af den landingsdistance, der er til rådighed,

2) for flyvemaskiner med turbopropmotorer inden for 70 % af den landingsdistance, der er til rådighed,

3) Myndigheden kan for procedurer for stejl indflyvning godkende brug af landingsdistancedata, der er multipliceret i overensstemmelse med ovenstående underpunkt a) 1 og a) 2, afhængigt af, hvad der er relevant, på grundlag af en skinbegrænsningshøjde på under 50 ft, men ikke under 35 ft

4) ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a) 1 og a) 2 kan Myndigheden undtagelsesvist, hvis Myndigheden finder det godtgjort, at der er et behov (se bilag 1), godkende brug af procedurer for kortbaneoperationer i overensstemmelse med bilag 1 og 2 sammen med eventuelle andre supplerende betingelser, som Myndigheden finder nødvendige for at sikre et acceptabelt sikkerhedsniveau i det enkelte tilfælde.

b) Luftfartsforetagendet skal ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a) tage følgende i betragtning:

1) flyvepladsens højde over havoverfladen,

2) ikke mere end 50 % af modvindskomponenten eller ikke under 150 % af medvindskomponenten og

3) landingsbanens hældning i landingsretningen, hvis denne er større end + 2 %.

c) Det skal ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a) antages:

1) at flyvemaskinen skal lande på den mest favorable landingsbane i vindstille, og

2) at flyvemaskinen skal lande på den bane, der er størst sandsynlighed for at få anvist i betragtning af den sandsynlige vindhastighed og -retning og flyvemaskinens ground handling-egenskaber og i betragtning af de øvrige forhold såsom landingshjælpemidler og terræn.

d) Såfremt luftfartsforetagendet er ude af stand til at overholde ovenstående underpunkt c) 1 for en destinationsflyveplads med en enkelt landingsbane, hvor landingen afhænger af en bestemt vindkomponent, kan flyvemaskinen afsendes, hvis der angives 2 alternative flyvepladser, som muliggør fuld overholdelse af underpunkt a), b) og c). Luftfartøjschefen skal før påbegyndelse af indflyvning til landing på en destinationsflyveplads sikre sig, at landingen kan udføres i fuld overensstemmelse med OPS 1.510 og underpunkt a) og b).

e) Hvis luftfartsforetagendet er ude af stand til at overholde ovenstående underpunkt c) 2 for destinationsflyvepladsen, kan flyvemaskinen afsendes, hvis der angives en alternativ flyveplads, som muliggør fuld overholdelse af underpunkt a), b) og c).

OPS 1.520

Landing — våde og forurenede landingsbaner

Luftfartsforetagendet skal, når de relevante vejrrapporter eller -udsigter eller en kombination heraf indicerer, at landingsbanen på det beregnede ankomsttidspunkt kan være våd, sikre, at den landingsdistance, der er til rådighed, er mindst 115 % af den krævede landingsdistance, som er fastsat i overensstemmelse med OPS 1.515.

b) Luftfartsforetagendet skal, når de relevante vejrrapporter eller -udsigter eller en kombination heraf indicerer, at landingsbanen på det beregnede ankomsttidspunkt kan være forurenet, sikre, at den landingsdistance, der er til rådighed, er lig med mindst den landingsdistance, der er fastsat i overensstemmelse med ovenstående underpunkt a), eller mindst 115 % af den landingsdistance, der er fastsat i overensstemmelse med godkendte data for landingsdistancer på forurenede landingsbaner eller tilsvarende, der er godkendt af Myndigheden, afhængigt af, hvilken der er størst.

c) Der kan anvendes en landingsdistance på en våd landingsbane, som er kortere end den distance, der foreskrives i ovenstående underpunkt a), men ikke kortere end den distance, der foreskrives i OPS 1.550 a), såfremt flyvehåndbogen indeholder specifikke supplerende oplysninger om landingsdistancer på våde landingsbaner.

d) Der kan på en særligt behandlet forurenet landingsbane anvendes en landingsdistance, som er kortere end den distance, der foreskrives i underpunkt b), men ikke kortere end den distance, som foreskrives i OPS 1.515 a), såfremt flyvehåndbogen indeholder specifikke supplerende oplysninger om landingsdistancer på forurenede landingsbaner.

e) Ved påvisning af overholdelse af underpunkt b), c) og d) skal kriterierne i OPS 1.515 anvendes i overensstemmelse hermed, dog finder OPS 1.515 a) 1 og 2 ikke anvendelse på ovenstående underpunkt b).

Bilag 1 til OPS 1.495 c) 3

Godkendelse af øgede krængningsvinkler

Ved anvendelse af øgede krængningsvinkler, som kræver særlig godkendelse, skal følgende kriterier opfyldes:

1) Flyvehåndbogen skal indeholde godkendte data for den krævede øgning af operationshastigheden samt data, der gør det muligt at konstruere flyvebanen under hensyn til de øgede krængningsvinkler og hastigheder.

2) Der skal være visuelle referencer til rådighed af hensyn til navigationsnøjagtigheden. Der skal for hver landingsbane angives vejrminima og vindbegrænsninger, som er godkendt af Myndigheden.

3) Uddannelse i overensstemmelse med OPS 1.975.

Bilag 1 til OPS 1.515 a) 3

Procedurer for stejl indflyvning

Myndigheden kan godkende, at der anvendes procedurer for stejl indflyvning, som gør brug af indflyvningsglidebanevinkler på 4,5° eller derover og skinbegrænsningshøjder, som er under 50 ft, men ikke under 35 ft, forudsat at følgende kriterier overholdes:

1) Flyvehåndbogen skal angive den maksimale godkendte indflyvningsglidebanevinkel, eventuelle andre begrænsninger, normale procedurer, unormale procedurer eller nødprocedurer for den stejle indflyvning samt ændringer i banelængdedataene, når kriterierne for stejl indflyvning anvendes,

2) på hver flyveplads, hvor der skal udføres procedurer for stejl indflyvning, skal der være et egnet glidebanereferencesystem, der som minimum omfatter et system til visuel visning af indflyvningsglidebanen, og

3) der skal angives og godkendes vejrminima for hver landingsbane, som skal anvendes til en stejl indflyvning. Følgende skal tages i betragtning:

i) hindringsforholdene,

ii) typen af glidebanereferencer og kursinformation for banen såsom visuelle hjælpesystemer, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB,

iii) den minimale visuelle reference, der skal kræves ved DH og MDA,

iv) luftbåret udstyr til rådighed,

v) pilotens kvalifikationer og særlige kendskab til flyvepladsen,

vi) flyvehåndbogens begrænsninger og procedurer og

vii) kriterier for overskydning.

Bilag 1 til OPS 1.515 a) 4

Kortlandinger

Den distance, der anvendes til beregning af den tilladte landingsmasse, kan med henblik på anvendelsen af OPS 1. 515 a) 4 bestå af den anvendelige længde af det erklærede sikre område plus den erklærede landingsdistance, der er til rådighed. Myndigheden kan godkende disse operationer i overensstemmelse med følgende kriterier:

1) Bevis for behovet for kortlandinger. Der skal foreligge en klar offentlig interesse i og operationel nødvendighed af operationen enten som følge af lufthavnens fjerne beliggenhed eller som følge af fysiske begrænsninger i forbindelse med en forlængelse af landingsbanen.

2) Kriterier for flyvemaskinen og operationelle kriterier.

i) Kortlandinger kan kun godkendes for flyvemaskiner, hvor den vertikale afstand mellem pilotens øjenlinje og linjen fra hjulenes nederste del — med flyvemaskinen placeret på den normale glidebane — ikke overstiger 3 meter.

ii) When establishing aerodrome operating minima the visibility/RVR must not be less than 1,5 km. In addition, wind limitations must be specified in the Operations Manual.

iii) For disse operationer skal pilotens minimumserfaring, krav til uddannelse og særligt kendskab til flyvepladsen angives i driftshåndbogen.

3) Det antages, at overflyvningshøjden over starten af den anvendelige længde af det erklærede sikre område er 50 ft.

4) Yderligere kriterier. Myndigheden kan pålægge yderligere betingelser, som skønnes nødvendige for en sikker operation, under hensyn til flytypens karakteristika, orografiske karakteristika i indflyvningsområdet, indflyvningshjælpesystemer til rådighed og ud fra hensynene til overskydning/afbrudt landing. Disse yderligere betingelser kan f.eks. være kravet om et visuelt system af VASI/PAPI-typen til visning af glidevinkel.

Bilag 2 til OPS 1.515 a) 4

Flyvepladskriterier for kortlandinger

Flyvepladskriterier

1) Anvendelsen af det sikre område skal godkendes af lufthavnsmyndigheden.

2) Den anvendelige længde af det erklærede sikre område i henhold til bestemmelserne i 1.515 a) 4 og i dette bilag må ikke overstige 90 meter.

3) Bredden af det erklærede sikre område må ikke være mindre end to gange landingsbanens bredde eller to gange vingefanget, afhængigt af, hvilket der er størst, centreret på den forlængede landingsbanes midterlinje.

4) Det erklærede sikre område skal være fri for forhindringer eller fordybninger, som kan bringe en flyvemaskine med for lav indflyvning til landingsbanen i fare, og det må ikke være tilladt nogen mobil genstand at befinde sig på det erklærede sikre område, mens landingsbanen anvendes til kortlandinger.

5) Hældningen af det erklærede sikre område må ikke overstige 5 % opad eller 2 % nedad i landingsretningen.

6) Med henblik på denne operation er det ikke nødvendigt, at kravet i OPS 1.480 a) 5 til bæreevne finder anvendelse på det erklærede sikre område.

SUBPART H

PRÆSTATIONSKLASSE B

OPS 1.525

Generelt

a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en enmotoret flyvemaskine:

1) om natten eller

2) under instrumentvejrforhold undtagen i henhold til specielle visuelflyveregler (VFR).

Note: Begrænsningerne for operation af enmotorede flyvemaskiner er omfattet af OPS 1.240 a) 6.

b) Luftfartsforetagendet skal behandle tomotorede flyvemaskiner, der ikke opfylder kravene til stigning i bilag 1 til OPS 1.525 b), som enmotorede flyvemaskiner.

OPS 1.530

Start

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at startmassen ikke overstiger den maksimale startmasse, der er angivet i flyvehåndbogen for trykhøjden og den omgivende temperatur på den flyveplads, hvorfra starten skal udføres.

b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at den nominelle startdistance, som er angivet i flyvehåndbogen, ikke overstiger:

1) det startløb, der er til rådighed, når startdistancen multipliceres med en faktor på 1,25, eller

2) nedenstående punkter, når der er en stopvej og/eller clearway til rådighed:

i) det startløb, der er til rådighed,

ii) den startdistance, der er til rådighed, når startdistancen multipliceres med en faktor på 1,15, og

iii) den acceleration-stop distance, der er til rådighed, når startdistancen multipliceres med en faktor på 1,3.

c) Luftfartsforetagendet skal ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt b) tage følgende i betragtning:

1) flyvemaskinens masse ved påbegyndelsen af startløbet,

2) flyvepladsens trykhøjde,

3) den omgivende temperatur på flyvepladsen,

4) startbanens overfladetilstand og -type,

5) startbanens hældning i startretningen og

6) ikke over 50 % af den rapporterede modvindskomponent eller ikke under 150 % af den rapporterede medvindskomponent.

OPS 1.535

Hindringsfrihed ved start — flermotorede flyvemaskiner

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at startflyvebanen for flyvemaskiner med to eller flere motorer som fastsat i overensstemmelse med dette underpunkt går fri af alle hindringer med en vertikal margin på mindst 50 ft eller med en horisontal distance på mindst 90 m plus 0,125 × D, hvor D er den horisontale distance, som flyvemaskinen tilbagelægger fra slutningen af den startdistance, der er til rådighed, eller fra slutningen af startdistancen, hvis der er planlagt en drejning før slutningen af den startdistance der er til rådighed, medmindre andet er fastsat i nedenstående underpunkt b) og c). Det skal ved påvisning af overholdelse af dette underpunkt antages:

1) at startflyvebanen begynder i en højde på 50 ft over overfladen ved afslutningen af den startdistance, der kræves i OPS 1.530 b), og slutter i en højde på 1 500 ft over overfladen,

2) at flyvemaskinen ikke krænges, før flyvemaskinen har nået en højde på 50 ft over overfladen, og at krængningsvinklen derefter ikke overstiger 15°,

3) at der opstår svigt i den kritiske motor på det punkt af startflyvebanen med alle motorer i drift, hvor det forventes at miste den visuelle reference med henblik på at undgå hindringer,

4) at startflyvebanens gradient fra 50 ft til højden for det antagede motorsvigt er lig med den gennemsnitlige gradient med alle motorer i drift under stigning og overgang til en-route-konfigurationen multipliceret med en faktor på 0,77, og

5) at startflyvebanens gradient fra den højde, der nås i overensstemmelse med ovenstående underpunkt 4, til afslutningen af startflyvebanen er lig med den stigegradient en-route med en motor ude af drift, der er vist i flyvehåndbogen.

b) Ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a) er det ikke nødvendigt, at luftfartsforetagendet i de tilfælde, hvor den planlagte flyvebane ikke kræver ændringer af beholden kurs på mere end 15°, tager hensyn til de hindringer, som har en lateral afstand på mere end:

1) 300 m, hvis flyvningen udføres under forhold, der muliggør navigering med visuelle referencer, eller hvis der er navigationshjælpemidler til rådighed, som sætter piloten i stand til at opretholde den planlagte flyvebane med samme nøjagtighed (se bilag 1 til OPS 1.535 b) 1 & c) 1), eller

2) 600 m for flyvninger under alle andre forhold.

c) Ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a) er det ikke nødvendigt, at luftfartsforetagendet i de tilfælde, hvor den planlagte flyvebane kræver ændringer af beholden kurs på mere end 15° tager hensyn til de hindringer, som har en lateral afstand på mere end:

1. 600 m for flyvninger under forhold, der muliggør navigering med visuelle referencer (se bilag 1 til OPS 1.535 b) 1 & c) 1),

2) 900 m for flyvninger under alle andre forhold.

d) Luftfartsforetagendet skal ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a), b) og c) tage følgende i betragtning:

1) flyvemaskinens masse ved påbegyndelsen af startløbet,

2) flyvepladsens trykhøjde,

3) den omgivende temperatur på flyvepladsen og

4) ikke over 50 % af den rapporterede modvindskomponent eller ikke under 150 % af den rapporterede medvindskomponent.

OPS 1.540

En-route — flermotorede flyvemaskiner

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at flyvemaskinen under de vejrforhold, der forventes for flyvningen, og i tilfælde af, at én motor svigter, mens de resterende motorer fungerer inden for den angivne maksimale kontinuerlige motorydelse, er i stand til at fortsætte flyvningen ved eller over de relevante minimumshøjder, der er angivet for sikker flyvning i flyvehåndbogen, til et punkt 1 000 ft over en flyveplads, hvor præstationskravene kan opfyldes.

b) Ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a):

1) Må flyvemaskinen ikke antages at flyve ved en højde, der overstiger den højde, hvor stigningshastigheden er lig med 300 ft pr. minut med alle motorer i drift inden for den angivne maksimale kontinuerlige motorydelse, og

2) den antagede gradient en-route med én motor ude af drift skal være bruttogradienten for nedstigning eller stigning, afhængigt af, hvad der er relevant, henholdsvis forhøjet med en gradient på 0,5 % eller nedsat med en gradient på 0, 5%.

OPS 1.542

En-route — enmotorede flyvemaskiner

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at flyvemaskinen under de vejrforhold, der forventes for flyvningen, og i tilfælde af motorsvigt er i stand til at nå til et sted, hvor der kan udføres en sikker nødlanding. For landflyvemaskiner kræves der et sted på land, medmindre andet er godkendt af Myndigheden.

b) Ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a):

1. Må flyvemaskinen ikke antages at flyve med motoren fungerende inden for den angivne maksimale kontinuerlige motorydelse ved en højde, der overstiger den højde, hvor stigningshastigheden er lig med 300 ft pr. minut, og

2) den antagede gradient en-route skal være bruttogradienten for nedstigning øget med en gradient på 0,5 %.

OPS 1.545

Landing — destinationsflyvepladser og alternative flyvepladser

Luftfartsforetagendet skal sikre, at den landingsmasse, der er fastsat for flyvemaskinen i henhold til OPS 1.475 a), ikke overstiger den maksimale landingsmasse, som er angivet for den højde og omgivende temperatur, der forventes på det beregnede tidspunkt for landing på destinationsflyvepladsen og på den alternative flyveplads.

OPS 1.550

Landing — tør landingsbane

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at flyvemaskinens landingsmasse som bestemt i overensstemmelse med OPS 1.475 a) for det forventede landingstidspunkt muliggør landing med fuldstændig standsning fra 50 ft over tærsklen inden for 70 % af den landingsdistance, der er til rådighed på destinationsflyvepladsen og på en given alternativ flyveplads.

1) Myndigheden kan godkende, at der anvendes landingsdistancedata, som er multipliceret i overensstemmelse med dette punkt på grundlag af procedurerne for stejl indflyvning, idet der skal anvendes en skinbegrænsningshøjde på under 50 ft, men ikke under 35 ft (se bilag 1 til OPS 1.550 a)).

2) Myndigheden kan godkende kortlandinger i overensstemmelse med kriterierne i bilag 2 til OPS 1.550 a).

b) Luftfartsforetagendet skal ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a) tage følgende i betragtning:

1) flyvepladsens højde over havoverfladen,

2) ikke over 50 % af modvindskomponenten eller ikke under 150 % af medvindskomponenten,

3) landingsbanens overfladetilstand og -type og

4) landingsbanens hældning i landingsretningen.

c) Ved afsendelse af en flyvemaskine i overensstemmelse med ovenstående underpunkt a) skal det antages:

1) at flyvemaskinen skal lande på den mest favorable landingsbane i vindstille, og

2) at flyvemaskinen skal lande på den bane, der er størst sandsynlighed for at få anvist i betragtning af den sandsynlige vindhastighed og -retning og flyvemaskinens ground handling-egenskaber og i betragtning af de øvrige forhold såsom landingshjælpemidler og terræn.

d) Hvis luftfartsforetagendet er ude af stand til at overholde ovenstående underpunkt c) 2 for destinationsflyvepladsen, kan flyvemaskinen afsendes, hvis der angives en alternativ flyveplads, som muliggør fuld overholdelse af underpunkt a), b) og c) ovenfor.

OPS 1.555

Landing — våde og forurenede landingsbaner

a) Når de relevante vejrrapporter eller -udsigter eller en kombination heraf indicerer, at landingsbanen på det beregnede ankomsttidspunkt kan være våd, skal luftfartsforetagendet sikre, at den landingsdistance, der er til rådighed, er lig med eller større end den krævede landingsdistance, der er fastsat i overensstemmelse med OPS 1.550 multipliceret med en faktor på 1,15.

b) Når de relevante vejrrapporter og -udsigter eller en kombination heraf indicerer, at landingsbanen på det beregnede ankomsttidspunkt kan være forurenet, skal luftfartsforetagendet sikre, at landingsdistancen, som bestemmes ved anvendelse af data, der kan godkendes af Myndigheden for sådanne forhold, ikke er større end den landingsdistance, der er til rådighed.

c) Der kan anvendes en landingsdistance på en våd landingsbane, som er kortere end den distance, der foreskrives i ovenstående underpunkt a), men ikke kortere end den distance, der foreskrives i OPS 1.550 a), såfremt flyvehåndbogen indeholder specifikke supplerende oplysninger om landingsdistancer på våde landingsbaner.

Bilag 1 til OPS 1.525 b)

Generelt — stigning ved start og landing

Kravene i dette bilag bygger på JAR-23.63 c) 1 og JAR-23.63 c) 2, der trådte i kraft den 11. marts 1994.

a) *Stigning ved start*

1) Alle motorer i drift

Den konstante stigegradient efter start skal være mindst 4 % med:

A) starteffekt på hver motor,

B) landingsstellet sænket, dog kan landingsstellet antages at være hævet, hvis det kan hæves på højst 7 sekunder,

C) vingeklapperne i startposition og

D) en stigehastighed på ikke under 1,1 V_{MC} eller 1,2 V_{S1}, afhængigt af, hvilken der er størst.

2) En motor ude af drift

i) Den konstante stigegradient skal ved en højde på 400 ft over startoverfladen være positivt målelig med:

A) den kritiske motor ude af drift og dens propeller i mindste luftmodstandsposition,

B) den resterende motor ved starteffekt,

C) landingsstellet hævet,

D) vingeklapperne i startposition og

E) en stigehastighed, der er lig med den hastighed, der opnås ved 50 ft.

ii) Den konstante stigegradient må ikke være mindre end 0,75 % ved en højde på 1 500 ft over startoverfladen med:

A) den kritiske motor ude af drift og dens propeller i mindste luftmodstandsposition,

B) den resterende motor ved ikke over maksimal kontinuerlig motorydelse,

C) landingsstellet hævet,

D) vingeklapperne hævet og

E) en stigehastighed på ikke under 1,2 V_{S1}.

b) *Stigning ved landing*

1) Alle motorer i drift

Den konstante stigegradient skal være mindst 2,5 % med:

A) højst den effekt eller ydelse, der er til rådighed 8 sekunder efter påbegyndelse af bevægelse af effektgrebene fra minimumsflyvetomgangsposition,

B) landingsstellet sænket,

C) vingeklapperne i landingsposition og

D) en stigehastighed, som er lig med 1,2 V_{REF}.

2) En motor ude af drift

Den konstante stigegradient skal være mindst 0,75 % ved en højde på 1 500 ft over landingsoverfladen med:

A) den kritiske motor ude af drift og dens propeller i mindste luftmodstandsposition,

B) den resterende motor ved ikke over maksimal kontinuerlig motorydelse,

C) landingsstellet hævet,

D) vingeklapperne hævet og

E) en stigehastighed på ikke under 1,2 V_{S1}.

Bilag 1 til OPS 1.535 b) 1 & c) 1

Stigeflyvebane — Navigation med visuelle referencer

Luftfartsforetagendet skal for at muliggøre navigation ved hjælp af visuelle referencer sikre, at de fremherskende vejrforhold på operationstidspunktet, inklusive skydækkehøjde og sigtbarhed, er sådan, at der kan ses og identificeres hindrings- og/eller jordreferencepunkter. Driftshåndbogen skal for de(n) pågældende flyveplads(er) angive de minimumsvejrforhold, som sætter flyvebesætningen i stand til fortløbende at bestemme og opretholde den korrekte flyvebane med hensyn til jordreferencepunkter, således at der sikres frigang af forhindringer og terræn på følgende måde:

a) Proceduren skal være veldefineret med hensyn til jordreferencepunkter, således at den beholdne kurs, der skal flyves, kan analyseres med henblik på krav til hindringsfrihed,

b) proceduren skal ligge inden for flyvemaskinens muligheder med hensyn til hastighed fremad, krængningsvinkel og vindpåvirkninger,

c) der skal foreligge en skriftlig og/eller billedlig beskrivelse af proceduren til brug for besætningen, og

d) de begrænsende miljøforhold skal være beskrevet (f.eks. vind, skydække, sigtbarhed, dag/nat, omgivende belysning, belysning af forhindringer).

Bilag 1 til OPS 1.550 a)

Procedurer for stejl indflyvning

Myndigheden kan godkende, at der anvendes procedurer for stejl indflyvning, som benytter indflyvningsglidebanevinkler på 4,5° eller derover og skinbegrænsningshøjder på under 50 ft, men ikke under 35 ft, forudsat at følgende kriterier overholdes:

1) Flyvehåndbogen skal angive den maksimale godkendte indflyvningsglidebanevinkel, eventuelle andre begrænsninger, normale procedurer, unormale procedurer eller nødprocedurer for den stejle indflyvning samt ændringer i banelængdedataene, når kriterierne for stejl indflyvning anvendes,

2) der skal på hver flyveplads, hvor der skal udføres procedurer for stejl indflyvning, være et egnet glidebanereferencesystem, der som minimum omfatter et system til visuel visning af indflyvningsglidebanen, og

3) der skal angives og godkendes vejrminima for hver landingsbane, som skal anvendes til en stejl indflyvning. Følgende skal tages i betragtning:

   i) hindringsforholdene,

   ii) typen af glidebanereferencer og kursinformation for banen såsom visuelle hjælpesystemer, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB,

   iii) den minimale visuelle reference, der skal kræves ved DH og MDA,

   iv) luftbåret udstyr til rådighed,

   v) pilotens kvalifikationer og særlige kendskab til flyvepladsen,

   vi) flyvehåndbogens begrænsninger og procedurer og

   vii) kriterier for overskydning.

Bilag 2 til OPS 1.550 a)

Kortlandinger

Den distance, der anvendes til beregning af den tilladte landingsmasse, kan med henblik på OPS 1.550 a) 2 bestå af den anvendelige længde af det erklærede sikre område plus den erklærede landingsdistance, der er til rådighed. Myndigheden kan godkende disse operationer i overensstemmelse med følgende kriterier:

1) Anvendelse af det erklærede sikre område skal godkendes af flyvepladsmyndigheden,

2) det erklærede sikre område skal være fri for forhindringer og fordybninger, som kunne bringe en flyvemaskine med for lav indflyvning til landingsbanen i fare, og det må ikke være tilladt nogen mobil genstand at befinde sig på det erklærede sikre område, mens landingsbanen anvendes til kortlandinger,

3) hældningen af det erklærede sikre område må ikke overstige 5 % opad og 2 % nedad i landingsretningen,

4) den anvendelige længde af det erklærede sikre område i medfør af dette bilag må ikke overstige 90 meter,

5) bredden af det erklærede sikre område må ikke være mindre end to gange landingsbanens bredde centreret på den forlængede landingsbanes midterlinje,

6) det antages, at overflyvningshøjden over starten af den anvendelige længde af det erklærede sikre område ikke er under 50 ft.

7) Med henblik på denne operation er det ikke nødvendigt, at kravet i OPS 1.480 a) 5 til bæreevne finder anvendelse på det erklærede sikre område.

8) der skal angives og godkendes vejrminima for hver landingsbane, som skal anvendes, og de må ikke være lavere end VFR eller minima for ikke-præcisionsindflyvning, afhængigt af, hvilke der er størst,

9) kravene til piloten skal angives (se henvisning i OPS 1.975 a)),

10) Myndigheden kan pålægge yderligere betingelser, som er nødvendige for sikker operation under hensyn til flytypens karakteristika, indflyvningshjælpesystemer og ud fra hensynene til overskydning/afbrudt landing.

SUBPART I

PRÆSTATIONSKLASSE C

OPS 1.560

Generelt

Luftfartsforetagendet skal ved fastslåelse af overensstemmelse med kravene i denne Subpart sikre, at de godkendte præstationsdata i flyvehåndbogen om nødvendigt suppleres med andre data, som kan godkendes af Myndigheden, hvis de godkendte præstationsdata i flyvehåndbogen er utilstrækkelige.

OPS 1.565

Start

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at startmassen ikke overstiger den maksimale startmasse, der er angivet i flyvehåndbogen for trykhøjden og den omgivende temperatur på den flyveplads, hvorfra starten skal udføres.

b) For flyvemaskiner, hvis startbanelængdedata i flyvehåndbogen ikke omfatter hensyntagen til motorsvigt, skal luftfartsforetagendet sikre, at distancen fra starten af den startrullestrækning, som flyvemaskinen kræver for at nå en højde på 50 ft over overfladen med alle motorer i drift inden for de angivne maksimale starteffektforhold efter multiplicering med en faktor på enten:

1) 1,33 for flyvemaskiner med to motorer eller

2) 1,25 for flyvemaskiner med tre motorer eller

3) 1,18 for flyvemaskiner med fire motorer,

ikke overstiger det startløb, der er til rådighed på den flyveplads, hvorfra starten skal udføres.

c) For flyvemaskiner, hvis startbanelængdedata i flyvehåndbogen omfatter hensyntagen til motorsvigt, skal luftfartsforetagendet sikre, at følgende krav opfyldes i overensstemmelse med specifikationerne i flyvehåndbogen:

1) Acceleration-stop distancen må ikke være større end den acceleration-stop distance, der er til rådighed,

2) startdistancen må ikke være større end den startdistance, der er til rådighed, og clearway-distancen må ikke være større end halvdelen af det startløb, der er til rådighed,

3) startløbet må ikke være større end det startløb, der er til rådighed,

4) overholdelsen af dette punkt skal påvises ved at anvende en enkelt værdi for V_1 for den afbrudte og fortsatte start, og

5) Startmassen må på en våd eller forurenet startbane ikke overstige det, der er tilladt for start på en tør startbane under de samme forhold.

d) Luftfartsforetagendet skal ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt b) og c) tage følgende i betragtning:

1) flyvepladsens trykhøjde,

2) den omgivende temperatur på flyvepladsen,

3) start- og landingsbanens overfladetilstand og -type,

4) startbanens hældning i startretningen,

5) ikke over 50 % af den rapporterede modvindskomponent eller ikke under 150 % af den rapporterede medvindskomponent og

6) det eventuelle tab af startbanelængde som følge af opretning af flyvemaskinen inden start.

OPS 1.570

Hindringsfrihed ved start

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at startflyvebanen med en motor ude af drift går fri af alle hindringer med en vertikal afstand på mindst 50 ft plus 0·01 x D eller med en horisontal afstand på mindst 90 m plus 0·125 x D, hvor D er den horisontale distance, som flyvemaskinen har tilbagelagt fra slutningen af den startdistance, der er til rådighed. For flyvemaskiner med et vingefang på under 60 m kan der anvendes en horisontal hindringsfrihed på halvdelen af flyvemaskinens vingefang plus 60 m plus 0,125 x D.

b) Startflyvebanen skal begynde ved en højde på 50 ft over overfladen ved slutningen af den startdistance, der kræves i OPS 1.565 b) eller c), afhængigt af, hvad der er relevant, og slutte i en højde på 1 500 ft over overfladen

c) Luftfartsforetagendet skal ved påvisning af overholdelse af underpunkt a) tage følgende i betragtning:

1) flyvemaskinens masse ved påbegyndelsen af startløbet,

2) flyvepladsens trykhøjde,

3) den omgivende temperatur på flyvepladsen og

4) ikke over 50 % af den rapporterede modvindskomponent eller ikke under 150 % af den rapporterede medvindskomponent.

d) Ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a) må ændring af beholden kurs ikke være tilladt før det punkt på startflyvebanen, hvor der er nået en højde på 50 ft over overfladen. Derefter antages det op til en højde på 400 ft, at flyvemaskinen ikke krænges mere end 15°. Over en højde på 400 ft kan der planlægges krængningsvinkler på mere end 15° men ikke over 25°. Der skal tages tilstrækkeligt hensyn til krængningsvinklens virkning på operationshastigheder og flyvebane inklusive de distanceinkrementer, der er resultatet af øgede operationshastigheder.

e) Ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a) er det ikke nødvendigt, at luftfartsforetagendet i de tilfælde, hvor der ikke kræves ændring af den beholdne kurs på mere end 15°, tager hensyn til de hindringer, hvor den laterale afstand er på mere end:

1) 300 m, hvis piloten er i stand til at opretholde den krævede navigationsnøjagtighed gennem det område, hvor planet for hindringsfrihed skal være beregnet, eller

2) 600 m for flyvninger under alle andre forhold.

f) Ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a) er det ikke nødvendigt, at luftfartsforetagendet i de tilfælde, hvor der kræves ændring af den beholdne kurs på mere end 15°, tager hensyn til de hindringer, hvor den laterale afstand er på mere end:

1) 600 m, hvis piloten er i stand til at opretholde den krævede navigationsnøjagtighed gennem det område, hvor planet for hindringsfrihed skal være beregnet, eller

2) 900 m for flyvninger under alle andre forhold.

g) Luftfartsforetagendet skal udarbejde beredskabsprocedurer for at opfylde kravene i OPS 1.570 og for at sikre en sikker rute, hvor hindringer undgås, samt for at gøre det muligt for flyvemaskinen enten at overholde en-route-kravene i OPS 1.580 eller at lande enten på afgangsflyvepladsen eller på en alternativ startflyveplads.

OPS 1.575

En-route — alle motorer i drift

Luftfartsforetagendet skal sikre, at flyvemaskinen under de vejrforhold, som forventes for flyvningen, på ethvert punkt på ruten eller på en given planlagt afvigelse fra ruten er i stand til at klare en stigningshastighed på mindst 300 ft pr. minut med alle motorer i drift inden for de maksimale kontinuerlige motorydelsesforhold, der angives ved:

1) Minimumshøjderne for sikker flyvning på hvert trin af den rute, der skal flyves, eller på en eventuel planlagt afvigelse fra ruten, som er angivet i eller beregnet på grundlag af oplysningerne i den driftshåndbog, som omfatter den pågældende flyvemaskine, og

2) De minimumshøjder, der er nødvendige for at overholde de betingelser, der er foreskrevet i OPS 1.580 og 1.585, afhængigt af, hvad der er relevant.

OPS 1.580

En-route en motor ude af drift

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at flyvemaskinen under de vejrforhold, der forventes for flyvningen, i tilfælde af svigt i en af motorerne på et punkt på ruten eller på en eventuel planlagt afvigelse fra ruten og med den anden motor eller de øvrige motorer i drift inden for de angivne maksimale kontinuerlige motorydelsesforhold er i stand til at fortsætte flyvningen fra marchhøjden til en flyveplads, hvor der kan udføres landing i overensstemmelse med OPS 1.595 eller OPS 1.600, alt efter hvad der er relevant, med en hindringsfrihed inden for 9,3 km (5 nm) på hver side af den planlagte beholdne kurs med en vertikal afstand på mindst:

1) 1 000 ft, når stigningshastigheden er nul eller større, eller

2) 2 000 ft, når stigningshastigheden er mindre end nul.

b) Flyvebanen skal have en positiv hældning ved en højde på 450 m (1 500 ft) over den flyveplads, hvor landingen antages udført efter svigt i en motor.

c) Med henblik på dette underpunkt skal den stigningshastighed, der er til rådighed for flyvemaskinen, antages at være 150 ft pr. minut mindre end den angivne bruttostigningshastighed.

d) Luftfartsforetagendet skal ved påvisning af overholdelse af dette punkt øge breddemarginerne i ovenstående underpunkt a) til 18,5 km (10 nm), såfremt navigationsnøjagtigheden ikke overholder dækningsgraden på 95 %.

e) Brændstofudtømning under flyvning er tilladt i det omfang, det sker i overensstemmelse med behovet for at nå frem til lufthavnen med de krævede brændstofreserver, og såfremt der anvendes en sikker procedure.

OPS 1.585

En-route — flyvemaskiner med tre eller flere motorer, hvoraf to er ude af drift

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at en flyvemaskine med tre eller flere motorer aldrig på noget punkt langs den planlagte beholdne kurs er længere væk end 90 minutter — beregnet ved langdistancemarchfart med alle motorer i drift ved standardtemperatur i vindstille — fra en flyveplads, hvor præstationskravene, som finder anvendelse på den forventede landingsmasse, kan opfyldes, medmindre det er i overensstemmelse med nedenstående underpunkt b) til e).

b) Den viste flyvebane med to motorer ude af drift skal muliggøre, at flyvemaskinen under de forventede vejrforhold og med hindringsfrihed inden for 9,3 km (5 nm) på hver side af den planlagte beholdne kurs med en vertikal afstand på mindst 2 000 ft kan fortsætte flyvningen til en flyveplads, hvor de gældende krav til præstationer ved den forventede landingsmasse kan opfyldes.

c) De to motorer antages at svigte på det mest kritiske punkt af den del af ruten, hvor flyvemaskinen — beregnet ved langdistancemarchfart med alle motorer i drift ved standardtemperatur i vindstille — er mere end 90 minutter fra en flyveplads, hvor præstationskravene, som finder anvendelse på den forventede landingsmasse, kan opfyldes.

d) Flyvemaskinens forventede masse må ikke på det punkt, hvor de to motorer antages at svigte, være mindre end den masse, der ville omfatte tilstrækkeligt brændstof til at fortsætte til en flyveplads, hvor landingen antages udført, og til at ankomme til denne flyveplads ved en højde på mindst 450 m (1 500 ft) direkte over landingsområdet og derefter til at flyve i niveau i 15 minutter.

e) Med henblik på dette underpunkt skal flyvemaskinens disponible stigningshastighed antages at være 150 ft pr. minut mindre end den angivne stigningshastighed.

f) Luftfartsforetagendet skal ved påvisning af overholdelse af dette punkt øge breddemarginerne i ovenstående underpunkt a) til 18,5 km (10 nm), såfremt navigationsnøjagtigheden ikke overholder dækningsgraden på 95 %.

Brændstofudtømning under flyvning er tilladt i det omfang, det sker i overensstemmelse med behovet for at nå frem til lufthavnen med de krævede brændstofreserver, og såfremt der anvendes en sikker procedure.

OPS 1.590

Landing — destinationsflyvepladser og alternative flyvepladser

Luftfartsforetagendet skal sikre, at landingsmassen, som fastsættes for flyvemaskinen i overensstemmelse med OPS 1.475 a), ikke overstiger den maksimale landingsmasse, der er angivet i flyvehåndbogen for den højde og, såfremt denne er medtaget i flyvehåndbogen, den omgivende temperatur, der forventes på det beregnede landingstidspunkt på destinationsflyvepladsen og den alternative flyveplads.

OPS 1.595

Landing — tørre landingsbaner

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at landingsmassen, som fastsættes for flyvemaskinen i overensstemmelse med OPS 1.975 a) på det beregnede landingstidspunkt, muliggør landing med fuldstændig standsning fra 50 ft over tærsklen inden for 70 % af den landingsdistance, der er til rådighed på destinationsflyvepladsen og en eventuel alternativ flyveplads.

b) Luftfartsforetagendet skal ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a) tage følgende i betragtning:

1) flyvepladsens højde over havoverfladen,

2) ikke over 50 % af modvindskomponenten eller ikke under 150 % af medvindskomponenten,

3) landingsbanens overfladetype og

4) landingsbanens hældning i landingsretningen.

c) Ved afsendelse af et fly i overensstemmelse med ovenstående underpunkt a) skal det antages:

1) at flyvemaskinen skal lande på den mest favorable landingsbane i vindstille, og

2) at flyvemaskinen skal lande på den bane, der er størst sandsynlighed for at få anvist i betragtning af den sandsynlige vindhastighed og -retning og flyvemaskinens ground handling-egenskaber og i betragtning af de øvrige forhold såsom landingshjælpemidler og terræn.

d) Hvis luftfartsforetagendet er ude af stand til at overholde ovenstående underpunkt b) 2 for destinationsflyvepladsen, kan flyvemaskinen afsendes, såfremt der angives en alternativ flyveplads, som muliggør fuld overholdelse af underpunkt a), b) og c).

OPS 1.600

Landing — våde og forurenede landingsbaner

a) Når de relevante vejrrapporter eller -udsigter eller en kombination heraf indicerer, at landingsbanen på det beregnede ankomsttidspunkt kan være våd, skal luftfartsforetagendet sikre, at den landingsdistance, der er til rådighed, er lig med eller større end den krævede landingsdistance, der er fastsat i overensstemmelse med OPS 1.595 multipliceret med en faktor på 1,15.

b) Når de relevante vejrrapporter eller udsigter eller en kombination heraf indicerer, at landingsbanen på det beregnede ankomsttidspunkt kan være forurenet, skal luftfartsforetagendet sikre, at den landingsdistance, som fastsættes ved hjælp af data, der kan godkendes af Myndigheden for disse forhold, ikke overstiger den landingsdistance, der er til rådighed.

SUBPART J

MASSE OG BALANCE

OPS 1.605

Generelt

(se bilag 1 til OPS 1.605)

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at flyvemaskinens lastning, masse og tyngdepunkt i enhver fase af operationen er i overensstemmelse med de begrænsninger, der er angivet i den godkendte flyvehåndbog eller i driftshåndbogen, hvis denne er mere restriktiv.

b) Luftfartsforetagendet skal bestemme masse og tyngdepunkt for enhver flyvemaskine ved egentlig vejning forud for den første ibrugtagning og derefter hvert 4. år, hvis der anvendes individuelle flyvemaskinemasser, og hvert 9. år, hvis der anvendes masser for flåden. Der skal redegøres for de samlede virkninger af ændringer og reparationer på masse og balance, og virkningerne skal behørigt dokumenteres. Endvidere skal flyvemaskinerne vejes igen, hvis ændringernes virkninger på masse og balance ikke kendes nøjagtigt.

c) Luftfartsforetagendet skal bestemme massen for alle operative elementer og besætningsmedlemmer, som er medregnet i flyvemaskinens tørre operative masse, ved vejning eller ved brug af standardmasser. Indvirkningen af disses position på flyvemaskinens tyngdepunkt skal bestemmes.

d) Luftfartsforetagendet skal bestemme massen for trafiklasten, herunder eventuel ballast, ved egentlig vejning eller bestemme massen for trafiklasten i overensstemmelse med standardpassager- og -bagagemasser som angivet i OPS 1.620.

e) Luftfartsforetagendet skal bestemme massen for brændstofmængden ved brug af den faktiske massefylde eller, hvis denne ikke er kendt, en massefylde, der beregnes i overensstemmelse med en metode, som er angivet i driftshåndbogen.

OPS 1.607

Terminologi

a) *Tør operativ masse (Dry Operating Mass).*

Flyets samlede masse, når det er klar til en specifik type operation, eksklusive al anvendelig brændstof- og trafiklast. Denne masse omfatter elementer såsom:

1) besætning og besætningens bagage,

2) catering og flytbart passagerserviceudstyr og

3) drikkevand og wc-kemikalier.

b) *Maksimal masse uden brændstof (Maximum Zero Fuel Mass).*

Den maksimale tilladte masse for et fly uden anvendeligt brændstof. Massen af det brændstof, der opbevares i særlige tanke, skal medregnes i masse uden brændstof, når dette udtrykkeligt er nævnt under begrænsningerne i flyvehåndbogen.

c) *Maksimal strukturel landingsmasse.*

Den maksimale tilladte samlede masse for flyvemaskinen ved landing under normale forhold.

d) *Maksimal strukturel startmasse.*

Den maksimale tilladte samlede masse for flyvemaskinen ved startløbets påbegyndelse.

e) *Klassificering af passagerer.*

1) Voksne mænd og kvinder defineres som personer på 12 år og derover.

2) Børn defineres som personer, der er to år og derover, men som er under 12 år.

3) Spædbørn defineres som personer, der er under 2 år.

f) *Trafiklast*

Den samlede masse af passagerer, bagage og fragt, inklusive enhver last uden fortjeneste.

OPS 1.610

Lastning, masse og balance

Luftfartsforetagendet skal i driftshåndbogen angive de principper og metoder, som er forbundet med lastnings- og med masse- og balancesystemet, og som opfylder kravene i OPS 1.605. Dette system skal omfatte alle typer planlagte operationer.

OPS 1.615

Masseværdier for besætningen

a) Luftfartsforetagendet skal anvende følgende masseværdier til at bestemme tør operativ masse:

1) De faktiske masser inklusive besætningens bagage eller

2) standardmasser, inklusive håndbagage, på 85 kg for flyvebesætningsmedlemmer og 75 kg for kabinebesætningsmedlemmer eller

3) andre standardmasser, som kan godkendes af Myndigheden.

b) Luftfartsforetagendet skal korrigere den tørre operative masse, så eventuel ekstra bagage medregnes. Der skal tages hensyn til placeringen af denne ekstra bagage, når flyvemaskinens tyngdepunkt beregnes.

OPS 1.620

Masseværdier for passagerer og bagage

a) Luftfartsforetagendet skal beregne massen for passagerer og indchecket bagage ved hjælp af enten den faktiske vejede masse for hver person og den faktiske vejede masse for bagage eller standardmasseværdierne, som er angivet i nedenstående Tabel 1—3, medmindre antallet af passagersæder, som er til rådighed, er mindre end 10. Hvis dette er tilfældet, kan passagermassen fastsættes ved hjælp af en mundtlig erklæring foretaget af eller på vegne af hver enkelt passager, hvor der tillægges en forudbestemt konstant for håndbagage og tøj. (Den procedure, der angiver, hvornår man skal vælge faktiske masser eller standardmasser, samt proceduren for brug af mundtlige erklæringer, skal findes i driftshåndbogen.)

b) Hvis den faktiske masse bestemmes ved vejning, skal luftfartsforetagendet sikre, at passagerernes personlige ejendele og håndbagage medregnes. Denne vejning skal udføres umiddelbart forud for boarding og i et tilstødende område.

c) Hvis passagermassen bestemmes ved anvendelse af standardmasseværdier, skal standardmasseværdierne i nedenstående tabel 1 og 2 anvendes. Standardmasserne omfatter håndbagage og massen for eventuelle spædbørn under 2 år, som medbringes af en voksen på et passagersæde. Spædbørn, som optager særskilte passagersæder, skal betragtes som børn med henblik på dette underpunkt.

d) *Masseværdier for passagerer — 20 eller flere sæder*

1) Når det samlede antal passagersæder, der er til rådighed på en flyvemaskine, er 20 eller derover, finder standardmasserne for mænd og kvinder i tabel 1 anvendelse. Alternativt kan man i tilfælde, hvor det samlede antal passagersæder, som er til rådighed, er 30 eller derover, anvende masseværdierne for »alle voksne« i tabel 1.

2) Med henblik på tabel 1 betyder feriecharter en charterflyvning, der udelukkende påregnes at udgøre et element i en charterferierejse. Masseværdierne for feriecharter gælder, forudsat at højst 5 % af de passagersæder, der er installeret i flyvemaskinen, anvendes til befordring af visse passagerkategorier uden fortjeneste.

Tabel 1

Passager-sæder	20 eller derover		30 »alle voksne« eller derover
	mandlig	kvindelig	
Alle flyvninger undtagen feriecharter	88 kg	70 kg	84 kg
Feriecharter	83 kg	69 kg	76 kg
Børn	35 kg	35 kg	35 kg

e) *Masseværdier for passagerer — 19 eller færre sæder.*

1) Når det samlede antal passagersæder, der er til rådighed på flyvemaskinen, er 19 eller færre, finder standardmasserne i tabel 2 anvendelse.

2) På flyvninger, hvor der ikke medbringes håndbagage i kabinen, eller hvor håndbagagen beregnes særskilt, kan der trækkes 6 kg fra ovenstående masser for mænd og kvinder. Genstande såsom en frakke, en paraply, en lille håndtaske eller en pung samt læsestof eller et lille kamera betragtes ikke som håndbagage med henblik på dette underpunkt.

Tabel 2

Passagersæder	1—5	6—9	10—19
Mænd	104 kg	96 kg	92 kg
Kvinder	86 kg	78 kg	74 kg
Børn	35 kg	35 kg	35 kg

f) *Masseværdier for bagage*

1) Når det samlede antal passagersæder, der er til rådighed på flyvemaskinen, er 20 eller flere, finder standardmasseværdierne i tabel 3 anvendelse på hvert stykke indchecket bagage. For flyvemaskiner med 19 eller færre passagersæder skal den faktiske masse af den indcheckede bagage, som er bestemt ved vejning, anvendes.

2) Med henblik på tabel 3:

i) betyder indenrigsflyvning en flyvning med udgangspunkt og destination inden for en stats grænser,

ii) betyder flyvninger inden for den europæiske region flyvninger, som ikke er indenrigsflyvninger, og som har udgangspunkt og destination inden for det område, der er angivet i bilag 1 til OPS 1.620 f), og

iii) betyder interkontinental flyvning som ikke er en flyvning inden for den europæiske region, en flyvning med udgangspunkt og destination på to forskellige kontinenter.

Tabel 3

20 eller flere sæder

Flyvningens type	Standardmasse for bagage
Indenrigs	11 kg
Inden for den europæiske region	13 kg
Interkontinental	15 kg
Alle andre	13 kg

g) Hvis et luftfartsforetagende ønsker at anvende andre standardmasseværdier end de værdier, der er angivet i ovenstående tabel 1 til 3, skal luftfartsforetagendet underrette Myndigheden om begrundelserne herfor og på forhånd opnå Myndighedens godkendelse heraf. Luftfartsforetagendet skal også med henblik på godkendelse indlevere en detaljeret vejningsundersøgelsesplan og anvende den statistiske analysemetode, som er angivet i bilag 1 til OPS 1.620 g). Når resultaterne af vejningsundersøgelsen er kontrolleret og godkendt af Myndigheden, gælder de reviderede standardmasseværdier kun for det pågældende luftfartsforetagende. De reviderede standardmasseværdier kan kun anvendes under forhold, som er i overensstemmelse med de forhold, hvorunder undersøgelsen er foretaget. Hvis de reviderede standardmasser overstiger de masser, som er angivet i tabel 1 til 3, skal disse højere værdier anvendes.

h) På enhver flyvning, der er identificeret som befordrende et betydeligt antal passagerer, hvis masse inklusive håndbagage forventes at overstige standardpassagermassen, skal luftfartsforetagendet bestemme den faktiske masse for sådanne passagerer ved vejning eller ved at tilføje et passende tillæg til massen.

i) Hvis der anvendes standardmasseværdier for indchecket bagage, og hvis et betydeligt antal passagerer indchecker bagage, som forventes at overstige standardbagagemassen, skal luftfartsforetagendet bestemme den faktiske masse for denne bagage ved vejning eller ved at tilføje et passende tillæg til massen.

j) Luftfartsforetagendet skal sikre, at luftfartøjschefen informeres, når der er anvendt en metode, som ikke er standard, til bestemmelse af lastens masse, og at denne metode er angivet i masse- og balancedokumenterne.

OPS 1.625

Masse- og balancedokumenter

(se bilag 1 til OPS 1.625)

a) Luftfartsforetagendet skal forud for hver flyvning udarbejde masse- og balancedokumenter, som angiver lasten og fordelingen heraf. Masse- og balancedokumenterne skal gøre det muligt for luftfartøjschefen at fastslå, at lasten og dennes fordeling er sådan, at flyvemaskinens masse- og balancebegrænsninger ikke overskrides. Navnet på den person, som har udarbejdet masse- og balancedokumenterne, skal fremgå af dokumenterne. Den person, som fører tilsyn med lastningen af flyvemaskinen, skal med sin underskrift bekræfte, at lasten og dennes fordeling er i overensstemmelse med masse- og balancedokumenterne. Dette dokument skal kunne godkendes af luftfartøjschefen, hvis godkendelse vises ved kontrasignering eller tilsvarende (se også OPS 1.1055 a) 12).

b) Luftfartsforetagendet skal angive procedurerne for sidste-øjebliksændringer (Last Minute Changes) i lasten.

c) Under forudsætning af Myndighedens godkendelse kan et luftfartsforetagende anvende et alternativ til de procedurer, der kræves i ovenstående punkt a) og b).

Bilag 1 til OPS 1.605

Masse og balance — generelt

a) *Bestemmelse af en flyvemaskines tørre operative masse*

1. Vejning af en flyvemaskine

i) Nye flyvemaskiner vejes normalt på fabrikken og kan sættes i drift uden at blive vejet igen, hvis deres masse- og balancedata er korrigeret for ændringer, der måtte være foretaget af flyvemaskinen. Det er ikke nødvendigt, at flyvemaskiner, som er overdraget fra et luftfartsforetagende med et godkendt massekontrolprogram til et andet luftfartsforetagende med et godkendt program, vejes forud for det modtagende luftfartsforetagendes ibrugtagning, medmindre der er forløbet mere end 4 år siden den sidste vejning.

ii) Der skal regelmæssigt foretages en fornyet bestemmelse af hver enkelt flyvemaskines individuelle masse og CG-lokalisering (tyngdepunkt). Det maksimale interval mellem to vejninger skal fastsættes af luftfartsforetagendet og skal opfylde kravene i OPS 1.605 b). Endvidere skal der foretages en fornyet bestemmelse af hver flyvemaskines masse og CG enten ved:

A) vejning eller

B) beregning, såfremt luftfartsforetagendet kan fremvise den fornødne dokumentation som bevis for gyldigheden af den valgte beregningsmetode,

hvis de kumulative ændringer i den tørre operative masse overstiger ± 0,5 % af den maksimale landingsmasse, eller hvis den samlede ændring i tyngdepunktet overstiger 0,5 % af den aerodynamiske middelkorde.

2) Flådens masse og tyngdepunktets position

i) For en flåde eller en gruppe flyvemaskiner af samme model og konfiguration kan der anvendes en gennemsnitlig tør operativ masse og CG-position som flådemasse og CG-position, forudsat at de tørre operative masser og CG-positioner for de enkelte flyvemaskiner overholder de tolerancer, som er angivet i nedenstående underpunkt ii). Endvidere gælder de kriterier, som er angivet i nedenstående underpunkt iii), iv) og a) 3.

ii) Tolerancer

A) Hvis den tørre operative masse for en given flyvemaskine, som er vejet, eller den beregnede tørre operative masse for en given flyvemaskine i en flåde afviger med mere end ± 0,5 % af den maksimale strukturelle landingsmasse fra den fastsatte tørre operative masse for flåden, eller hvis CG-positionen afviger med mere end ± 0,5 % af den aerodynamiske middelkorde fra flådens CG, skal den pågældende flyvemaskine udgå af flåden. Der kan oprettes særskilte flåder, som hver har forskellige gennemsnitlige flådemasser.

B) I tilfælde, hvor flyvemaskinens masse ligger inden for tolerancen for flådens tørre operative masse, men hvor flyvemaskinens CG-position falder uden for den tilladte tolerance for flåden, kan flyvemaskinen stadig opereres i henhold til den gældende tørre operative masse for flåden, men med en individuel CG-position.

C) Hvis en bestemt flyvemaskine ved sammenligning med andre flyvemaskiner i flåden har en fysisk forskel, for hvilken der nøjagtigt kan redegøres (f.eks. pantry- eller sædekonfiguration), som forårsager overskridelse af flådetolerancerne, kan denne flyvemaskine bevares i flåden, forudsat at flyvemaskinens masse og/eller CG-position korrigeres i overensstemmelse hermed.

D) Flyvemaskiner, for hvilke der ikke er publiceret en aerodynamisk middelkorde, skal opereres med de pågældende flyvemaskiners individuelle masse- og CG-positionsværdier eller skal underkastes en særlig undersøgelse og godkendelse.

iii) Anvendelse af flådeværdier

A) Efter vejning af en flyvemaskine, eller hvis der forekommer ændringer i flyvemaskinens udstyr eller konfiguration, skal luftfartsforetagendet efterprøve, at denne flyvemaskine falder inden for de tolerancer, som er angivet i ovenstående underpunkt 2 ii).

B) Flyvemaskiner, som ikke er blevet vejet siden sidste vurdering af flådens masse, kan fortsat bevares i en flåde, som opereres med flådeværdier, forudsat at de individuelle værdier revideres ved beregning og holdes inden for de tolerancer, der er defineret i ovenstående underpunkt 2 ii). Hvis disse individuelle værdier ikke længere falder inden for de tilladte tolerancer, skal luftfartsforetagendet enten fastsætte nye flådeværdier, som opfylder betingelserne i ovenstående underpunkt 2 i) og 2 ii), eller operere de flyvemaskiner, som ikke falder inden for grænserne, med deres individuelle værdier.

C) For at føje en flyvemaskine til en flåde, som opereres med flådeværdier, skal luftfartsforetagendet ved vejning eller beregning efterprøve, at flyvemaskinens faktiske værdier falder inden for de tolerancer, der er angivet i ovenstående underpunkt 2 ii).

iv) For at opfylde ovenstående underpunkt 2 i) skal flådeværdierne som minimum opdateres efter hver vurdering af flådens masse.

3. Antal flyvemaskiner, som skal vejes for at opnå flådeværdier

i) Hvis »n« er antallet af flyvemaskiner i flåden, som anvender flådeværdier, skal luftfartsforetagendet i perioden mellem to vurderinger af flådemassen mindst veje et bestemt antal flyvemaskiner, som er defineret i nedenstående tabel:

Antal flyvemaskiner i flåden	Mindsteantal vejninger
2 eller 3	n
4 til 9	(n + 3)/2
10 eller derover	(n + 51)/10

ii) Ved valget af, hvilke flyvemaskiner der skal vejes, skal der vælges de flyvemaskiner i flåden, som ikke er blevet vejet i den længste periode.

iii) Tidsrummet mellem to vurderinger af flådens masse må ikke overstige 48 måneder.

4. Vejningsprocedure

i) Vejningen skal udføres enten af producenten eller af en godkendt vedligeholdelsesvirksomhed.

ii) Der skal træffes almindelige forholdsregler, som er i overensstemmelse med gode praksisser, såsom:

A) Kontrol af, at flyvemaskinen og dennes udstyr er fyldestgørende,

B) fastslåelse af, at der er behørigt redegjort for væsker,

C) sikring af, at flyvemaskinen er ren, og

D) sikring af, at vejningen er udført i en lukket bygning.

iii) Enhver form for udstyr, som anvendes til vejningen, skal være behørigt kalibreret og nulstillet og skal anvendes i overensstemmelse med producentens instruktioner. Enhver vægt skal inden for 2 år eller inden for den periode, der er fastsat af producenten af vejningsudstyret, afhængigt af, hvilket tidsrum der er kortest, være kalibreret enten af producenten eller af en civil vejnings- og målingsafdeling eller af en behørigt godkendt virksomhed. Udstyret skal gøre det muligt at bestemme flyvemaskinens masse nøjagtigt (se bilag 1 til OPS 1.605, punkt a) 4 iii)).

b) *Særlige standardmasser for trafiklast.*

Udover standardmasser for passagerer og indchecket bagage kan luftfartsforetagendet indsende standardmasser for andre typer af last til godkendelse hos Myndigheden.

c) *Lastning af flyvemaskinen*

1) Luftfartsforetagendet skal sikre, at lastningen af foretagendets flyvemaskiner udføres under tilsyn af kvalificeret personale.

2) Luftfartsforetagendet skal sikre, at lastningen af fragten sker i overensstemmelse med de data, der anvendes til beregning af flyvemaskinens masse og balance.

3) Luftfartsforetagendet skal overholde yderligere strukturelle begrænsninger såsom styrkebegrænsningerne for gulve, den maksimale last pr. løbende meter, den maksimale masse pr. lastrum og/eller det maksimale sædeantal.

d) *Tyngdepunktsgrænser*

1) Operationelt tyngdepunktsområde

Medmindre der anvendes sædefordeling, og medmindre der i balanceberegningen er nøjagtigt redegjort for effekten af antal passagerer pr. sæderække, effekten af fragt i de enkelte lastrum og effekten af brændstof i de enkelte tanke, skal der anvendes operationelle marginer på det certificerede tyngdepunktsområde. Ved fastsættelsen af CG-marginerne skal der tages hensyn til mulige afvigelser fra den antagede lastfordeling. Såfremt der anvendes frit sædevalg, skal luftfartsforetagendet indføre procedurer for at sikre, at flyve- eller kabinebesætningen iværksætter korrigerende foranstaltninger, hvis der forekommer et ekstremt sædevalg i længderetningen. CG-marginerne og de hertil hørende operationelle procedurer, herunder anslået fordeling af passagerer på sæder, skal kunne godkendes af Myndigheden.

2) Tyngdepunkt under flyvning

Udover ovenstående underpunkt d) 1 skal luftfartsforetagendet endvidere påvise, at der i procedurerne fuldt ud er taget hensyn til den ekstreme variation i tyngdepunktsvandringen under flyvning, som forårsages af passager-/besætningsbevægelser og brændstofforbrug/-overførsel.

Bilag 1 til OPS 1.620 f)

Definition af området for flyvninger i den europæiske region

Med henblik på OPS 1.620 f) forstås ved flyvninger i den europæiske region, udover indenrigsflyvninger, flyvninger, som udføres inden for det område, der afgrænses af loxodrome kompaslinjer mellem følgende punkter:

— N7200 E04500

— N4000 E04500

— N3500 E03700

— N3000 E03700

— N3000 W00600

— N2700 W00900

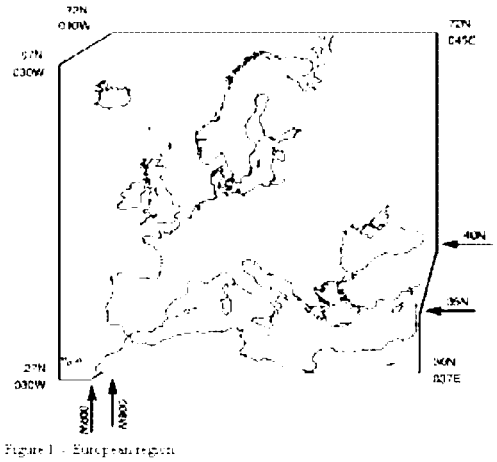
— N2700 W03000

— N6700 W03000

— N7200 W01000

— N7200 E04500

som vist i figur 1 nedenfor:



Figur 1

Den europæiske region

Bilag 1 til OPS 1.620 g)

Procedure for fastsættelse af reviderede standardmasseværdier for passagerer og bagage

a) *Passagerer*

1) Metode for stikprøvekontrol af vægt

Gennemsnitsmassen for passagerer og deres håndbagage skal bestemmes ved vejning, hvor der udtages tilfældige stikprøver. Udvælgelsen af de tilfældige stikprøver skal i art og omfang være repræsentativ for passagervolumenet under hensyn til operationstypen, hyppigheden af flyvninger på de forskellige ruter, ind- og udgående flyvninger, den pågældende årstid og flyvemaskinens sædekapacitet.

2) Stikprøvernes omfang

Undersøgelsesplanen skal som minimum omfatte vejning af den største af følgende størrelser:

i) Et antal passagerer, som beregnes ud fra et prøveudsnit ved anvendelse af almindelige statistiske procedurer og baseret på et relativt konfidensinterval (nøjagtighed) på 1 % for alle voksne og 2 % for hver enkelt gennemsnitsmasse for henholdsvis mænd og kvinder, og

ii) for flyvemaskiner:

A) med en passagersædekapacitet på 40 eller flere i alt 2 000 passagerer eller

B) med en passagersædekapacitet på 40 eller færre i alt 50 x (passagersædekapaciteten).

3) Passagermasser

I passagermassen skal medregnes massen for de ejendele, som medbringes, når passagerne går om bord på flyvemaskinen. Ved udtagning af tilfældige stikprøver af passagermasser skal spædbørn vejes sammen med den voksne ledsager (se også OPS 1.620 c) d) og e)).

4) Vejningssted

Til vejning af passagerer skal der vælges et område, som ligger så tæt som muligt på flyvemaskinen, på et sted, hvor en ændring i passagermassen ved bortskaffelse eller anskaffelse af flere personlige ejendele er usandsynlig, inden passagererne går om bord på flyvemaskinen.

5) Vejemaskine

Vejemaskinen, som skal anvendes til vejning af passagerer, skal have en kapacitet på mindst 150 kg. Massen skal vises med mindsteskalainddelinger på 500 g. Vejemaskinen skal have en nøjagtighed på 0,5 % eller 200 g, afhængigt af, hvilket tal der er størst.

6) Registrering af masseværdier

Passagerernes masse, den tilsvarende passagerkategori (dvs. mænd, kvinder, børn) og rutenummer skal registreres for hver flyvning.

b) *Indchecket bagage*

Den statistiske procedure for bestemmelse af de reviderede standardbagagemasseværdier baseret på gennemsnitlige bagagemasser af den krævede minimumsstørrelse for stikprøver er stort set den samme som den procedure, der anvendes for passagerer, og som er angivet i underpunkt a) 1. Det relative konfidensinterval (nøjagtighed) for bagage er 1 %. Der skal vejes mindst 2 000 stykker indchecket bagage.

c) *Bestemmelse af reviderede standardmasseværdier for passagerer og indchecket bagage.*

1) For at sikre, at anvendelsen af reviderede standardmasseværdier for passagerer og indchecket bagage frem for anvendelse af faktiske masser, der er bestemt ved vejning, ikke får negativ indvirkning på driftssikkerheden, skal der udføres en statistisk analyse. En sådan analyse vil resultere i gennemsnitlige masseværdier for passagerer og bagage i tillæg til andre data.

2) På flyvemaskiner med 20 eller flere passagersæder gælder disse gennemsnitsværdier som reviderede standardmasseværdier for mænd og kvinder.

3) På mindre flyvemaskiner skal nedenstående forøgelser lægges til den gennemsnitlige passagermasse for at opnå de reviderede standardmasseværdier:

Antal passagersæder	Krævet masseforøgelse
1—5 inkl.	16 kg
6—9 inkl.	8 kg
10—19 inkl.	4 kg

Alternativt kan de reviderede (gennemsnitlige) standardmasseværdier for »alle voksne« anvendes for flyvemaskiner med 30 eller flere passagersæder. De reviderede (gennemsnitlige) standardmasseværdier for indchecket bagage gælder for flyvemaskiner med 20 eller flere passagersæder.

4) Luftfartsforetagenderne har muligheden for at indsende en detaljeret undersøgelsesplan til Myndigheden til godkendelse og efterfølgende mulighed for at afvige fra den reviderede standardmasseværdi under forudsætning af, at denne afvigende værdi er bestemt ved anvendelse af den procedure, der er beskrevet i dette bilag. Sådanne afvigelser skal revideres med intervaller, som ikke overstiger 5 år.

5) De reviderede standardmasseværdier for »alle voksne« skal baseres på et forholdstal for mænd/kvinder på 80/20 for alle flyvninger, dog bortset fra feriecharterflyvninger, hvor fordelingen er 50/50. Hvis et luftfartsforetagende ønsker at opnå godkendelse til at anvende et andet fordelingstal på bestemte ruter eller flyvninger, skal der indsendes data til Myndigheden, som viser, at det alternative fordelingstal mellem mænd og kvinder er forsigtigt anslået og dækker mindst 84 % af den faktiske fordeling af mænd og kvinder ved prøveudtagning af mindst 100 repræsentative flyvninger.

6) De gennemsnitlige masseværdier, som opnås, afrundes til det nærmeste hele tal i kg. Masseværdierne for indchecket bagage afrundes til nærmeste 0,5 kg, alt efter, hvad der er hensigtsmæssigt.

Bilag 1 til OPS 1.625

Masse- og balancedokumenter

a) *Masse- og balancedokumenter*

1) Indhold

i) Masse- og balancedokumenterne skal indeholde følgende oplysninger:

A) flyvemaskinens registreringsnummer og type,

B) flyvningens identifikationsnummer og dato,

C) luftfartøjschefens identitet,

D) identiteten på den person, som har udarbejdet dokumentet,

E) flyvemaskinens tørre operative masse og det tilsvarende CG,

F) brændstofmassen ved start og brændstofmassen for flyvningen,

G) massen for andre forbrugsvarer, som ikke er brændstof,

H) lastens sammensætning, herunder passagerer, bagage, fragt og ballast,

I) startmasse, landingsmasse og masse uden brændstof,

J) fordeling af last,

K) gældende CG-positioner for flyvemaskinen og

L) grænsemasse og CG-værdier.

ii) Luftfartsforetagendet kan udelade visse af disse data fra masse- og balancedokumenterne under forudsætning af Myndighedens godkendelse.

2) Sidste-øjebliksændringer

Hvis der forekommer en sidste-øjebliksændring, efter at masse- og balancedokumenterne er udarbejdet, skal luftfartøjschefen underrettes herom, og sidste-øjebliksændringen skal indføjes i masse- og balancedokumenterne. Den højst tilladte ændring i antallet af passagerer eller last, der kan godkendes som en sidste-øjebliksændring, skal angives i driftshåndbogen. Hvis dette antal overskrides, skal der udarbejdes nye masse- og balancedokumenter

b) *Computerstyrede systemer*

Hvis masse- og balancedokumenterne udarbejdes ved hjælp af et computerstyret masse- og balancesystem, skal luftfartsforetagendet efterprøve integriteten af disse uddata. Luftfartsforetagendet skal oprette et system for at kontrollere, at ændringer i foretagendets inddata behørigt indarbejdes i systemet, og at systemet fortløbende fungerer tilfredsstillende, ved at efterprøve uddataene med mindst 6 måneders mellemrum.

c) *Masse- og balancesystemer om bord*

Luftfartsforetagendet skal indhente Myndighedens godkendelse, hvis foretagendet ønsker at anvende et computersystem om bord for masse- og balanceværdier som primær kilde til afsendelse af flyvemaskiner.

d) *Dataforbindelse*

Når masse- og balancedokumenter sendes til flyvemaskiner via dataforbindelse, skal der på jorden forefindes en kopi af de endelige masse- og balancedokumenter i den form, hvori de er godkendt af luftfartøjschefen.

SUBPART K

INSTRUMENTER OG UDSTYR

OPS 1.630

Generel indledning

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at en flyvning ikke påbegyndes, medmindre de instrumenter og det udstyr, der kræves i henhold til denne Subpart, er:

1) godkendt, bortset fra det i underpunkt c) angivne, og installeret i overensstemmelse med de gældende krav til instrumenter og udstyr inklusive minimumspræstationsnormen og de operationelle krav og luftdygtighedskravene og

2) i funktionsdygtig stand til den type operation, der skal udføres, bortset fra det i MEL angivne (se henvisning i OPS 1.030).

b) Minimumspræstationsnormerne for instrumenter og udstyr er de normer, der er foreskrevet i de gældende JTSO (Joint Technical Standard Orders) som angivet i JAR-TSO, medmindre der foreskrives andre præstationsnormer i operations- eller luftdygtighedskodeksen. Instrumenter og udstyr, som på datoen for gennemførelsen af OPS opfylder andre konstruktions- og præstationsspecifikationer end JTSO, kan forblive i drift eller kan installeres, medmindre der i denne Subpart er foreskrevet yderligere krav. Instrumenter og udstyr, der allerede er godkendt, skal ikke opfylde en revideret JTSO eller en anden revideret specifikation end JTSO, medmindre der foreskrives et krav med tilbagevirkende kraft.

c) Følgende elementer kræver ikke udstyrsgodkendelse:

1) sikringer omtalt i OPS 1.635,

2) stavlygter omtalt i OPS 1.640 a) 4,

3) en nøjagtig tidsmåler omtalt i OPS 1.650 b) & 1.652 b),

4) kortholder omtalt i OPS 1.652 n),

5) førstehjælpskasse omtalt i OPS 1.745,

6) medicinsk nødudstyr omtalt i OPS 1.755,

7) megafoner omtalt i OPS 1.810,

8) overlevelsesudstyr og pyroteknisk signaludstyr omtalt i OPS 1.835 a) og c) og

9) drivankre og udstyr til fortøjning, forankring eller manøvrering af vandflyvemaskiner og amfibieflyvemaskiner på vand omtalt i OPS 1.840.

d) Hvis et flyvebesætningsmedlem skal anvende et udstyr på sin station under flyvningen, skal dette være nemt at betjene fra den pågældende station. Hvis et og samme udstyr skal betjenes af mere end ét medlem af flyvebesætningen, skal det installeres, så det umiddelbart kan betjenes fra en given station, hvorfra det bliver nødvendigt at betjene udstyret.

e) De instrumenter, der anvendes af ethvert flyvebesætningsmedlem, skal være placeret således, at flyvebesætningsmedlemmet nemt kan se visningerne fra sin station med mindst mulig ændring af den stilling og synslinje, som besætningsmedlemmet normalt indtager, når han ser fremad langs flyvebanen. Når et enkelt instrument i en flyvemaskine skal betjenes af mere end 1 medlem af flyvebesætningen, skal det være installeret således, at instrumentet er synligt fra hver relevant flyvebesætningsstation.

OPS 1.635

Udstyr til beskyttelse af kredsløb

Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, hvori der anvendes sikringer, medmindre der under flyvningen er reservesikringer til rådighed, som mindst svarer til 10% af antallet af sikringer med hver nominel ydelse eller tre med hver nominel ydelse afhængigt af, hvilket antal der er størst.

OPS 1.640

Flyvemaskinens operationslys

Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, medmindre den er udstyret med:

a) Til flyvning om dagen:

1) antikollisionslyssystem,

2) lys, som leveres fra flyvemaskinens elektriske system, og som sikrer tilstrækkelig belysning af alle instrumenter og alt udstyr, der er vigtigt for en sikker operation af flyvemaskinen,

3) lys, som leveres fra flyvemaskinens elektriske system, og som sikrer belysning af alle passagerkabiner, og

4) en stavlygte til hvert krævet besætningsmedlem, som er lettilgængelig for besætningsmedlemmerne, når de sidder på deres anviste stationer.

b) Ved flyvning om natten, ud over det i ovenstående punkt a) angivne udstyr:

1) nagivations/positionslys og

2) to landingslys eller et enkelt lys med to glødetråde med separat strømtilførsel og

3) lys, der overholder de internationale søvejsregler, såfremt flyvemaskinen er en vandflyvemaskine eller en amfibieflyvemaskine.

OPS 1.645

Vinduesviskere

Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine med en maksimal certificeret startmasse på mere end 5 700 kg, medmindre den på hver pilotstation er udstyret med en vinduesvisker eller tilsvarende anordning til at holde en del af forruden fri ved nedbør.

OPS 1.650

VFR-dagoperationer- flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr

Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine om dagen i overensstemmelse med visuelflyveregler (VFR), medmindre den er udstyret med flyve- og navigationsinstrumenterne og det hertil knyttede udstyr, og medmindre, hvor dette er relevant, det sker på de i nedenstående underpunkter anførte betingelser:

a) et magnetkompas,

b) en nøjagtigt tidsmåler, som viser tiden i timer, minutter og sekunder,

c) en følsom trykhøjdemåler, der er kalibreret i fod med en underskalaindstilling, der er kalibreret i hektopascal/millibar, som kan indstilles til ethvert barometertryk, hvortil den sandsynligvis skal indstilles under flyvningen,

d) en flyvehastighedsmåler, der er kalibreret i knob,

e) en vertikal hastighedsmåler,

f) en drejningsviser og tværkraftmåler (turn and slip indicator) eller en drejningskoordinator med indbygget tværkraftmåler,

g) flyvestillingsindikator (kunstig horisont),

h) en stabiliseret retningsindikator og

i) et hjælpemiddel, som i cockpittet kan angive lufttemperaturen udenfor kalibreret i grader celsius.

j) Ved flyvninger af en varighed, som ikke overstiger 60 minutter, som starter og lander på samme flyveplads, og som forbliver inden for 50 nm fra den pågældende flyveplads, kan alle de instrumenter, som foreskrives i ovenstående underpunkt f), g) og h) og nedenstående underpunkt k) 4, k) 5 og k) 6, erstattes enten af en drejningsviser og tværkraftmåler eller af en drejningskoordinator med indbygget tværkraftmåler eller af såvel en flyvestillingsindikator som en tværkraftmåler.

k) Når der kræves to piloter, skal andenpilotens station have følgende særskilte instrumenter:

1) en følsom trykhøjdemåler, der er kalibreret i fod med en underskalaindstilling, der er kalibreret i hektopascal/millibar, som kan indstilles til ethvert barometertryk, hvortil den sandsynligvis skal indstilles under flyvningen,

2) en flyvehastighedsmåler, der er kalibreret i knob,

3) en vertikal hastighedsmåler,

4) en drejningsviser og tværkraftmåler (turn and slip indicator) eller en drejningskoordinator med indbygget tværkraftmåler,

5) en flyvestillingsindikator (kunstig horisont) og

6) en stabiliseret retningsindikator.

l) Hvert system til visning af flyvehastighed skal være udstyret med et opvarmet pitotrør eller tilsvarende anordning, der forhindrer funktionssvigt som følge af enten kondens eller isdannelse, for:

1) flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg eller med en maksimal godkendt passagerkonfiguration på flere end 9 sæder,

2) flyvemaskiner, som den 1. april 1999 eller på en senere dato for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis.

m) Når der kræves duplikatinstrumenter, omfatter kravet særskilte displays for hver pilot og særskilte selektorer eller andet tilknyttet udstyr, hvor dette er relevant.

n) Alle flyvemaskiner skal være udstyret med anordninger, som viser, når strømforsyningen til de krævede flyveinstrumenter er utilstrækkelig, og

o) alle flyvemaskiner med kompressibilitetsbegrænsninger, som ikke på anden måde vises af de krævede flyvehastighedsmålere, skal være udstyret med en Machtalmåler ved hver pilotstation.

OPS 1.652

IFR- eller natoperationer — flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr

Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine i overensstemmelse med instrumentflyvereglerne (IFR) eller om natten i overensstemmelse med visuelflyvereglerne (VFR), medmindre flyvemaskinen er udstyret med flyve- og navigationsinstrumenterne og det hertil knyttede udstyr og medmindre, hvor dette er relevant, det sker på de i nedenstående underpunkter anførte betingelser:

a) et magnetkompas,

b) en nøjagtig tidsmåler, som viser tiden i timer, minutter og sekunder,

c) to følsomme trykhøjdemålere, der er kalibreret i fod med underskalaindstillinger, der er kalibreret i hektopascal/millibar, som kan indstilles til ethvert barometertryk, hvortil de sandsynligvis skal indstilles under flyvningen,

d) et system til visning af flyvehastighed med opvarmet pitotrør eller tilsvarende anordning, der forhindrer funktionssvigt som følge af enten kondens eller isdannelse, inklusive advarselsindikator, som viser svigt i pitotopvarmeren. Kravet om en advarselsindikator, der viser svigt i pitotopvarmeren, gælder ikke for flyvemaskiner, som har en maksimal godkendt passagerkonfiguration på 9 eller færre sæder eller en maksimal certificeret startmasse på 5 700 kg eller derunder, og som har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis inden den 1. april 1998,

e) en vertikal hastighedsmåler,

f) en drejningsviser og tværkraftmåler,

g) flyvestillingsindikator (kunstig horisont),

h) en stabiliseret retningsindikator,

i) et hjælpemiddel, som i cockpittet kan angive lufttemperaturen udenfor kalibreret i grader celsius, og

j) to uafhængige statiske tryksystemer, dog er det tilladt for propeldrevne flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på 5 700 kg eller derunder at have et statisk tryksystem og en alternativ kilde til statisk tryk.

k) Når der kræves to piloter, skal andenpilotens station have følgende særskilte instrumenter:

1) En følsom trykhøjdemåler, der er kalibreret i fod med en underskalaindstilling, der er kalibreret i hektopascal/millibar, som kan indstilles til ethvert barometertryk, hvortil den sandsynligvis skal indstilles under flyvningen, og som kan være en af de 2 højdemålere, der kræves i ovenstående underpunkt c),

2) et system til visning af flyvehastighed med opvarmet pitotrør eller tilsvarende anordning, der forhindrer funktionssvigt som følge af enten kondens eller isdannelse, inklusive advarselsindikator, som viser svigt i pitotopvarmeren. Kravet om en advarselsindikator, der viser svigt i pitotopvarmeren, gælder ikke for flyvemaskiner, som har en maksimal godkendt passagerkonfiguration på 9 eller færre sæder eller en maksimal certificeret startmasse på 5 700 kg eller derunder, og som har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis inden den 1. april 1998,

3) en vertikal hastighedsmåler,

4) en drejningsviser og tværkraftmåler,

5) en flyvestillingsindikator (kunstig horisont) og

6) en stabiliseret retningsindikator.

l) Flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse, som overstiger 5 700 kg, eller som har en maksimal godkendt passagerkonfiguration på flere end 9 sæder, skal endvidere være udstyret med en enkelt standby-flyvestillingsindikator (kunstig horisont), som kan betjenes fra begge pilotstationer, og som:

1) strømforsynes kontinuerligt under normal drift, og som efter totalt svigt i det normale elproduktionssystem strømforsynes fra en kilde, der er uafhængig af det normale elproduktionssystem,

2) fungerer pålideligt i mindst 30 minutter efter totalt svigt i det normale elproduktionssystem under hensyn til andre belastninger af nødstrømsforsyningen og til de operationelle procedurer,

3) fungerer uafhængigt af eventuelle andre systemer til visning af flyvestilling,

4) automatisk er operativ efter totalt svigt i det normale elproduktionssystem, og som

5) er passende oplyst i alle faser af operationen,

bortset fra flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på 5 700 kg eller derunder, som allerede er registreret i en medlemsstat den 1. april 1995, og som er udstyret med en standby-flyvestillingsindikator på luftfartøjschefens instrumentbræt.

m) Ved overholdelse af ovenstående underpunkt l) skal det være klart synligt for flyvebesætningen, når den i det pågældende underpunkt krævede standby-flyvestillingsindikator fungerer på nødstrøm. Hvis standby-flyvestillingsindikatoren har sin egen dedicerede strømforsyning, skal der være en tilknyttet indikation enten på instrumentet eller på instrumentbrættet, når denne strømforsyning er i brug. Dette krav skal være opfyldt senest den 1. april 2000.

n) En kortholder i en letlæselig position, som kan belyses med henblik på natoperationer.

o) Hvis standby-instrumentsystemet til visning af flyvestilling er installeret og er brugbart i flyvestillinger ved duvning og rulning (pitch and roll) på 360°, kan drejningsviserne og tværkraftmålerne (turn and slip indicators) erstattes af tværkraftmålere. Ved brugbart forstås, at systemet vil fungere op til 360° ved duvning og rulning, uden at horisonten vælter.

p) Når der kræves duplikatinstrumenter, omfatter kravet særskilte displays til hver pilot og særskilte selektorer eller andet tilknyttet udstyr, hvor dette er relevant.

q) Alle flyvemaskiner skal være udstyret med anordninger, som viser, når strømforsyningen til de krævede flyveinstrumenter er utilstrækkelig, og

r) alle flyvemaskiner med kompressibilitetsbegrænsninger, som ikke på anden måde vises af de krævede flyvehastighedsmålere, skal være udstyret med en Machtalmåler ved hver pilotstation.

OPS 1.655

Yderligere udstyr ved enkeltpilotoperationer i henhold til IFR eller om natten

Luftfartsforetagendet må ikke udføre IFR-enkeltpilotoperationer, medmindre flyvemaskinen er udstyret med en autopilot med mindst højdehold og fast kursindstilling.

OPS 1.660

Højdevarslingssystem

Luftfartsforetagendet må ikke operere en turbinedrevet propelflyvemaskine med en maksimal certificeret startmasse, som overstiger 5 700 kg, eller som har en maksimal godkendt passagerkonfiguration på flere end 9 sæder, eller en turbojetdrevet flyvemaskine, medmindre den er udstyret med et højdevarslingssystem, som er i stand til:

1) at advare flyvebesætningen, når flyvemaskinen nærmer sig den forudvalgte højde ved enten op- eller nedstigning, og

2) at advare flyvebesætningen med mindst et lydsignal, når flyvemaskinen enten over eller under afviger fra en forudvalgt højde,

dog bortset fra flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på 5 700 kg eller derunder og med en maksimal godkendt passagerkonfiguration på flere end 9 sæder, hvis første individuelle luftdygtighedsbevis er udstedt inden den 1. april 1972, og som allerede var registreret i en medlemsstat den 1. april 1995.

OPS 1.665

Terrænoverflyvningssystem (Ground proximity warning system)

a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en turbinedrevet flyvemaskine:

1) med en maksimal certificeret startmasse på over 15 000 kg eller med en maksimal godkendt passagerkonfiguration på flere end 30 sæder, eller

2) med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg eller en maksimal godkendt passagerkonfiguration på flere end 9 sæder efter den 1. januar 1999

medmindre den er udstyret med et terrænoverflyvningssystem.

b) Det i dette punkt krævede terrænoverflyvningssystem skal automatisk ved hjælp af lydsignaler, som kan suppleres med visuelle signaler, advare flyvebesætningen rettidigt og tydeligt om faldhastighed, terrænnærhed, højdetab efter start eller overskydning, ukorrekt landingskonfiguration og afvigelse fra den nedadgående glidevinkel.

OPS 1.668

Luftbåret antikollisionssystem

Luftfartsforetagendet må ikke operere en turbinedrevet flyvemaskine:

1) med en maksimal certificeret startmasse på over 15 000 kg eller en maksimal godkendt passagerkonfiguration på flere end 30 sæder efter den 1. januar 2000, eller

2) med en maksimal certificeret startmasse på mere end 5 700 kg, men ikke over 15 000 kg eller en maksimal godkendt passagerkonfiguration på flere end 19 men ikke over 30 sæder efter den 1. januar 2005,

medmindre flyvemaskinen er udstyret med et luftbåret antikollisionssystem med et minimumspræstationsniveau på mindst ACAS II.

OPS 1.670

Luftbåret vejrradarudstyr

a) Luftfartsforetagendet må ikke operere:

1) en trykreguleret flyvemaskine eller

2) en ikke-trykreguleret flyvemaskine, som har en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg, eller

3) en ikke-trykreguleret flyvemaskine med en maksimal godkendt passagerkonfiguration på flere end 9 sæder efter den 1. april 1999,

medmindre flyvemaskinen er udstyret med luftbåret vejrradarudstyr, når den opereres om natten eller under instrumentvejrforhold i områder, hvor tordenvejr eller andre potentielt farlige vejrforhold, som anses for detekterbare med en luftbåren vejradar, kan forventes at findes langs ruten.

b) For trykregulerede propeldrevne flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på ikke over 5 700 kg og en maksimal godkendt passagerkonfiguration på ikke over 9 sæder kan det luftbårne vejrradarudstyr erstattes af andet udstyr, som kan spore tordenvejr og andre potentielt farlige vejrforhold, der anses for detekterbare med luftbåret vejrradarudstyr, under forudsætning af Myndighedens godkendelse.

OPS 1.675

Udstyr til operationer under forhold med isdannelse

a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine under forhold med forventet eller faktisk isdannelse, medmindre flyvemaskinen er certificeret og udstyret til at operere under forhold med isdannelse.

b) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine under forhold med forventet eller faktisk isdannelse om natten, medmindre flyvemaskinen er udstyret med en anordning, som kan belyse eller spore isdannelsen. Enhver form for belysning, som anvendes, skal være af en type, som ikke forårsager blænding eller refleksion, der kunne hæmme besætningsmedlemmerne i at udføre opgaver.

OPS 1.680

Udstyr til sporing af kosmisk stråling

Luftfartsføretagendet skal sikre, at flyvemaskiner, som efter hensigten skal operere over 15 000 m (49 000 ft), er udstyret med et instrument til fortløbende at måle og vise dosishastigheden af den samlede kosmiske stråling, som modtages (dvs. den samlede ionisering og neutronstråling af galaktisk eller solarisk oprindelse) og den kumulative dosis på hver flyvning.

OPS 1.685

Flyvebesætningens interne samtaleanlæg

Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, på hvilken der kræves en flyvebesætning på mere end et medlem, medmindre flyvemaskinen er udstyret med et internt samtaleanlæg til flyvebesætningen, inklusive hovedtelefoner og mikrofoner, som ikke er håndholdte, til brug for alle medlemmer af flyvebesætningen; for flyvemaskiner, der var registreret i en medlemsstat den 1. april 1995, og som inden den 1. april 1975 har fået udstedt det første individuelle luftdygtighedsbevis, kræves der et internt samtaleanlæg for flyvebesætningen senest den 1. april 2002.

OPS 1.690

Internt samtaleanlæg til besætningsmedlemmerne

a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine med en maksimal certificeret startmasse over 15 000 kg eller en maksimal godkendt passagerkonfiguration på flere end 19 sæder, medmindre flyvemaskinen er udstyret med et internt samtaleanlæg til besætningsmedlemmerne; undtaget herfra er flyvemaskiner, som inden den 1. april 1965 for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis, og som allerede var registreret i en medlemsstat den 1. april 1995.

b) Det i dette punkt krævede samtaleanlæg til besætningsmedlemmerne skal:

1) fungere uafhængigt af højttaleranlægget, dog bortset fra opkaldsstation, hovedtelefoner, mikrofoner, omkoblere og signalanordninger,

2) være et hjælpemiddel til tovejskommunikation mellem cockpittet og:

i) hver passagerkabine,

ii) hvert pantry, der er placeret andre steder end på passagerdækniveau, og

iii) hver fjerntliggende besætningskabine, som ikke befinder sig på passagerdækket, og som ikke er lettilgængelig fra en passagerkabine,

3) være lettilgængeligt, så det kan betjenes fra hver af de krævede flyvebesætningsstationer i cockpittet,

4) være lettilgængeligt, så det kan betjenes på de krævede kabinebesætningsstationer, som ligger tæt på hver enkelt eller hvert par af nødudgange på gulvniveau,

5) have et varslingssystem, der omfatter lydsignaler eller visuelle signaler, som kan anvendes af flyvebesætningsmedlemmer til at alarmere kabinebesætningen og af kabinebesætningsmedlemmer til at alarmere flyvebesætningen,

6) have en anordning, så modtageren af et opkald kan afgøre, om det er et normalt opkald eller et nødopkald, og

7) på jorden være et hjælpemiddel til tovejskommunikation mellem jordpersonalet og mindst to flyvebesætningsmedlemmer.

OPS 1.695

Højttaleranlæg

a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine med en maksimal godkendt passagerkonfiguration på flere end 19 sæder, medmindre der er installeret et højttaleranlæg.

b) Det i dette punkt krævede højttaleranlæg skal:

1) fungere uafhængigt af de interne samtaleanlæg, dog bortset fra opkaldsstation, hovedtelefoner, mikrofoner, omkoblere og signalanordninger,

2) være lettilgængeligt, så det umiddelbart kan betjenes fra hver af de krævede stationer for flyvebesætningsmedlemmer,

3) for hver krævet passagernødudgang på gulvniveau, som har et tilstødende kabinebesætningssæde, have en mikrofon, som er lettilgængelig for det siddende kabinebesætningsmedlem, dog kan én mikrofon betjene mere end én udgang under forudsætning af, at udgangenes nærhed muliggør verbal kommunikation uden hjælpemidler mellem siddende kabinebesætningsmedlemmer,

4) kunne betjenes inden for 10 sekunder af et kabinebesætningsmedlem på hver af de stationer i kabinen, hvorfra der er adgang til at betjene anlægget, og

5) kunne høres og være forståeligt på alle passagersæder, toiletter og kabinebesætningssæder og arbejdsstationer.

OPS 1.700

Cockpit voice rekordere — 1

a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, som har fået udstedt det første individuelle luftdygtighedsbevis den 1. april 1998 eller derefter, og som:

1) er turbinedrevne flermotorede flyvemaskiner med en maksimal godkendt passagerkonfiguration på flere end 9 sæder, eller

2) har en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg,

medmindre flyvemaskinen er udstyret med en voice rekorder i cockpittet, som med henvisning til en tidsskala rekorderer:

i) talekommunikation, som sendes fra eller modtages i cockpittet via radio,

ii) det auditive miljø i cockpittet, herunder uden afbrydelse de lydsignaler, der modtages fra hver stativ- og maskemikrofon i brug,

iii) flyvebesætningsmedlemmernes talekommunikation i cockpittet ved hjælp af flyvemaskinens interne samtaleanlæg,

iv) tale- eller lydsignaler, som identificerer navigations- eller indflyvningshjælpemidler, og som opfanges af en hovedtelefon eller højttaler, og

v) flyvebesætningsmedlemmernes talekommunikation i cockpittet ved hjælp af flyvemaskinens højttaleranlæg, hvis et sådant er installeret.

b) Voice rekorderen i cockpittet skal være i stand til at bevare informationer, der er rekorderet i løbet af mindst de sidste 2 timer, hvor rekorderen er i brug, dog kan denne periode nedsættes til 30 minutter for flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på 5 700 kg eller derunder.

c) Voice rekorderen i cockpittet skal automatisk begynde at rekordere, før flyvemaskinen ved egen kraft bevæger sig, og skal fortsætte med at rekordere indtil flyvningens afslutning, når flyvemaskinen ikke længere er i stand til at bevæge sig ved egen kraft. Endvidere skal voice rekorderen i cockpittet, afhængigt af tilgængeligheden af elektrisk strøm, begynde at rekordere så tidligt som muligt under cockpitchecks før motorstart ved flyvningens begyndelse indtil cockpitchecks umiddelbart efter motorstandsning ved flyvningens afslutning.

d) Voice rekorderen i cockpittet skal have en anordning, som medvirker til at lokalisere den pågældende rekorder i vand.

e) Ved overholdelse af denne del kan flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på 5 700 kg eller derunder kombinere cockpit voice rekorderen med flight data rekorderen.

f) Enhver flyvemaskine kan afsendes, selvom den i dette afsnit krævede cockpit voice rekorder ikke fungerer, under forudsætning af:

1) at det ikke med rimelighed er muligt at reparere eller udskifte cockpit voice rekorderen, før flyvningen påbegyndes,

2) at flyvemaskinen ikke foretager flere end 8 yderligere på hinanden følgende flyvninger med cockpit voice rekorderen ude af drift,

3) at der ikke er forløbet mere end 72 timer, siden det blev konstateret, at cockpit voice rekorderen var ude af drift, og

4) at en given flight data rekorder, som måtte kræves medbragt, fungerer, medmindre den er kombineret med en cockpit voice rekorder.

OPS 1.705

Cockpit voice rekordere — 2

a) Luftfartsforetagendet må ikke efter den 1. april 2000 operere nogen turbinedreven flermotoret flyvemaskine, som den 1. januar 1990 frem til og med den 31. marts 1998 første gang fik udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis, og som har en maksimal certificeret startmasse på 5 700 kg eller derunder og en maksimal godkendt passagerkonfiguration på flere end 9 sæder, medmindre flyvemaskinen er udstyret med en cockpit voice rekorder, som rekorderer:

1) talekommunikation, som sendes fra eller modtages i cockpittet via radio,

2) det auditive miljø i cockpittet, herunder, hvor det er gennemførligt, uden afbrydelse de lydsignaler, der modtages fra hver stativ- og maskemikrofon i brug,

3) flyvebesætningsmedlemmernes talekommunikation i cockpittet ved hjælp af flyvemaskinens interne samtaleanlæg,

4) tale- eller lydsignaler, som identificerer navigations- eller indflyvningshjælpemidler, og som opfanges af en hovedtelefon eller højttaler, og

5) flyvebesætningsmedlemmernes talekommunikation i cockpittet ved hjælp af flyvemaskinens højttaleranlæg, hvis et sådant er installeret.

b) Cockpit voice rekorderen skal være i stand til at bevare informationer, der er rekorderet i løbet af mindst de sidste 30 minutter, hvor rekorderen er i brug.

c) Cockpit voice rekorderen skal begynde at rekordere, før flyvemaskinen ved egen kraft bevæger sig, og skal fortsætte med at rekordere indtil flyvningens afslutning, når flyvemaskinen ikke længere er i stand til at bevæge sig ved egen kraft. Endvidere skal voice rekorderen i cockpittet, afhængigt af tilgængeligheden af elektrisk strøm, begynde at rekordere så tidligt som muligt under cockpitchecks før flyvningen indtil cockpitchecks umiddelbart efter motorstandsning ved flyvningens afslutning.

d) Voice rekorderen i cockpittet skal have en anordning, som medvirker til at lokalisere den pågældende rekorder i vand.

e) Enhver flyvemaskine kan afsendes, selvom den i dette afsnit krævede cockpit voice rekorder ikke fungerer, under forudsætning af:

1) at det ikke med rimelighed er muligt at reparere eller udskifte cockpit voice rekorderen, før flyvningen påbegyndes,

2) at flyvemaskinen ikke foretager flere end 8 yderligere på hinanden følgende flyvninger med cockpit voice rekorderen ude af drift,

3) at der ikke er forløbet mere end 72 timer, siden det blev konstateret, at cockpit voice rekorderen var ude af drift, og

4) at en given flight data rekorder, som måtte kræves medbragt, fungerer, medmindre den er kombineret med en cockpit voice-rekorder.

OPS 1.710

Cockpit voice rekordere — 3

a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg, hvis første individuelle luftdygtighedsbevis er udstedt før den 1. april 1998, medmindre flyvemaskinen er udstyret med en cockpit voice rekorder, som rekorderer:

1) talekommunikation, som sendes fra eller modtages i cockpittet via radio,

2) det auditive miljø i cockpittet,

3) flyvebesætningsmedlemmernes talekommunikation i cockpittet ved hjælp af flyvemaskinens interne samtaleanlæg,

4) tale- eller lydsignaler, som identificerer navigations- eller indflyvningshjælpemidler, og som opfanges af en hovedtelefon eller højttaler, og

5) flyvebesætningsmedlemmernes talekommunikation i cockpittet ved hjælp af flyvemaskinens højttaleranlæg, hvis et sådant er installeret.

b) Cockpit voice rekorderen skal være i stand til at bevare informationer, der er rekorderet i løbet af mindst de sidste 30 minutter, hvor rekorderen er i brug.

c) Cockpit voice rekorderen skal begynde at rekordere, før flyvemaskinen ved egen kraft bevæger sig, og skal fortsætte med at rekordere indtil flyvningens afslutning, når flyvemaskinen ikke længere er i stand til at bevæge sig ved egen kraft.

d) Voice rekorderen i cockpittet skal have en anordning, som medvirker til at lokalisere den pågældende rekorder i vand.

e) Enhver flyvemaskine kan afsendes, selvom den i dette afsnit krævede cockpit voice rekorder ikke fungerer, under forudsætning af:

1) at det ikke med rimelighed er muligt at reparere eller udskifte cockpit voice rekorderen, før flyvningen påbegyndes,

2) at flyvemaskinen ikke foretager flere end 8 yderligere på hinanden følgende flyvninger med cockpit voice rekorderen ude af drift,

3) at der ikke er forløbet mere end 72 timer, siden det blev konstateret, at cockpit voice rekorderen var ude af drift, og

4) at en given flight data rekorder, der måtte kræves medbragt, fungerer.

OPS 1.715

Flight data rekordere — 1

a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, hvis første individuelle luftdygtighedsbevis er udstedt den 1. april 1998 eller derefter, og som:

1) er en turbinedrevet flermotoret flyvemaskine og har en maksimal godkendt passagerkonfiguration på flere end ni (9) sæder, eller

2) har en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg,

medmindre flyvemaskinen er udstyret med en flight data rekorder, som benytter en digital metode til rekordering og lagring af data, og medmindre der er en metode til rådighed, som nemt kan hente disse data fra lagringsmediet.

b) Flight data rekorderen skal være i stand til at bevare data, der er rekorderet i løbet af mindst de sidste 25 timer, hvor rekorderen er i brug, dog kan denne periode nedsættes til 10 timer for flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på 5 700 kg eller derunder.

c) Flight data rekorderen skal med henvisning til en tidsskala rekordere:

1) de parametre, som er nødvendige for at bestemme højde, flyvehastighed, kurs, acceleration, flyvestilling ved duvning og rulning (pitch and roll attitude), radiokommunikationsnøgling, hver motors trækkraft eller effekt, konfigurationen af opdrifts- og luftmodstandsanordninger, lufttemperatur, anvendelse af automatiske flyvestyringssystemer og indfaldsvinkel,

2) for flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på over 27 000 kg de yderligere parametre, som er nødvendige for at bestemme de primære flyvestyringsanordningers positioner og højderorstrimning, radiohøjde og de primære navigationsinformationer, som vises for flyvebesætningen, cockpitadvarsler og landingsstellets position, og

3) for de i a) ovenfor angivne flyvemaskiner skal flight data rekorderen rekordere eventuelle dedicerede parametre i relation til nye eller unikke konstruktioner eller operationelle egenskaber ved flyvemaskinen.

d) Der skal indhentes data fra luftfartøjskilder, som muliggør nøjagtig korrelation med de informationer, der vises for flyvebesætningen.

e) Flight data rekorderen skal automatisk begynde at rekordere data, før flyvemaskinen ved egen kraft er i stand til at bevæge sig, og skal automatisk stoppe, efter at flyvemaskinen er ude af stand til at bevæge sig ved egen kraft.

f) Flight data rekorderen skal have en anordning, som medvirker til at lokalisere den pågældende rekorder i vand.

g) I flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på 5 700 kg eller derunder kan flight data rekorderen kombineres med cockpit voice rekorderen.

h) En flyvemaskine kan afsendes, selvom den i denne del krævede flight data rekorder ikke fungerer, under forudsætning af:

1) at det ikke med rimelighed er muligt at reparere eller udskifte flight data rekorderen, før flyvningen påbegyndes,

2) at flyvemaskinen ikke foretager flere end 8 yderligere på hinanden følgende flyvninger med flight data rekorderen ude af drift,

3) at der ikke er forløbet mere end 72 timer, siden det blev konstateret, at flight data rekorderen var ude af drift, og

4) at en given cockpit voice rekorder, der måtte kræves medbragt, fungerer, medmindre den er kombineret med flight data rekorderen.

OPS 1.720

Flight data rekordere — 2

a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, hvis første individuelle luftdygtighedsbevis er udstedt den 1. januar 1989 eller derefter frem til og med den 31. marts 1998, og som har en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg, medmindre flyvemaskinen er udstyret med en flight data rekorder, som benytter en digital metode til rekordering og lagring af data, og medmindre der er en metode til rådighed, som nemt kan hente disse data fra lagringsmediet.

b) Flight data rekorderen skal være i stand til at bevare de rekorderede data i løbet af mindst de sidste 25 timer, hvor rekorderen er i drift.

c) Flight data rekorderen skal med henvisning til en tidsskala rekordere:

1) de parametre, som er nødvendige for at bestemme højde, flyvehastighed, kurs, acceleration, flyvestilling ved duvning og rulning, radiotransmissionsnøgling, medmindre der forefindes en alternativ anordning, som muliggør synkronisering af flight data rekorderens og cockpit voice rekorderens rekorderinger, hver motors trækkraft eller effekt, opdrifts- og luftmodstandsanordningers konfiguration, lufttemperatur, anvendelse af automatiske flyvestyringssystemer og indfaldsvinkel, og

2) for flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på over 27 000 kg de yderligere parametre, som er nødvendige for at bestemme de primære flyvestyringsanordningers positioner og højderorstrimning, radiohøjde og de primære navigationsinformationer, som vises for flyvebesætningen, cockpitadvarsler og landingsstellets position.

d) Der skal indhentes data fra luftfartøjskilder, som muliggør nøjagtig korrelation med de informationer, der vises for flyvebesætningen.

e) Flight data rekorderen skal begynde at rekordere data, før flyvemaskinen er i stand til at bevæge sig ved egen kraft, og skal stoppe, efter at flyvemaskinen er ude af stand til at bevæge sig ved egen kraft.

f) Flight data rekorderen skal have en anordning, som medvirker til at lokalisere den pågældende rekorder i vand.

g) En flyvemaskine kan afsendes, selvom den i denne del krævede flight data rekorder ikke fungerer, under forudsætning af:

1) at det ikke med rimelighed er muligt at reparere eller udskifte flight data rekorderen, før flyvningen påbegyndes,

2) at flyvemaskinen ikke foretager flere end 8 yderligere på hinanden følgende flyvninger med flight data rekorderen ude af drift,

3) at der ikke er forløbet mere end 72 timer, siden det blev konstateret, at flight data rekorderen var ude af drift, og

4) at en given cockpit voice rekorder, der måtte kræves medbragt, fungerer, medmindre den er kombineret med flight data rekorderen.

OPS 1.725

Flight data rekordere — 3

a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine med turbinemotorer, på hvilken OPS 1.715 eller OPS 1.720 ikke finder anvendelse, og som har en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg, medmindre flyvemaskinen er udstyret med en flight data rekorder, som benytter en digital metode til rekordering og lagring af data, og medmindre der er en metode til rådighed, som nemt kan hente disse data fra lagringsmediet; dog kan fortsat brug af ikke-digitale rekordere godkendes indtil den 1. april 2000 for flyvemaskiner, som var registreret i en medlemsstat den 1. april 1995, og hvis første individuelle luftdygtighedsbevis er udstedt inden den 1. april 1997.

b) Flight data rekorderen skal være i stand til at bevare de rekorderede data i løbet af mindst de sidste 25 timer, hvor rekorderen er i drift.

c) Flight data rekorderen skal med henvisning til en tidsskala rekordere:

1) for flyvemaskiner, hvis første individuelle luftdygtighedsbevis er udstedt før den 1. januar 1987:

i) de parametre, som er nødvendige for at bestemme højde, flyvehastighed, kurs og normal acceleration, og

ii) for flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på over 27 000 kg, som er af en type, som først er typecertificeret efter den 30. september 1969, de yderligere parametre, der er nødvendige for at bestemme:

A) radiotransmissionsnøgling, medmindre der forefindes en alternativ anordning, som muliggør synkronisering af flight data rekorderens og cockpit voice rekorderens rekorderinger,

B) flyvemaskinens flyvestilling ved opnåelse af sin flyvebane og

C) de grundlæggende kræfter, som indvirker på flyvemaskinen, og som resulterer i, at flyvebanen opnås, samt disse kræfters oprindelse.

2) For flyvemaskiner, hvis første individuelle luftdygtighedsbevis er udstedt den 1. januar 1987 eller derefter men inden den 1. januar 1989:

i) de parametre, som er nødvendige for at bestemme højde, flyvehastighed, kurs og normal acceleration, og

ii) for flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på over 27 000 kg, som er af en type, som først er typecertificeret efter den 30. september 1969, de yderligere parametre, der er nødvendige for at bestemme:

A) radiotransmissionsnøgling, medmindre der forefindes en alternativ anordning, som muliggør synkronisering af flight data rekorderens og cockpit voice rekorderens rekorderinger, og

B) flyvestilling ved duvning og rulning, hver motors trækkraft eller effekt, opdrifts- og luftmodstandsanordningers konfiguration, lufttemperatur, anvendelse af automatiske flyvestyringssystemer, de primære flyvestyringsanordningers position og højderorstrimning, radiohøjde og de primære navigationsinformationer, der vises for flyvebesætningen, cockpitadvarsler og landingsstellets position.

d) Der skal indhentes data fra luftfartøjskilder, som muliggør nøjagtig korrelation med de informationer, der vises for flyvebesætningen.

e) Flight data rekorderen skal begynde at rekordere data, før flyvemaskinen er i stand til at bevæge sig ved egen kraft, og skal stoppe, efter at flyvemaskinen er ude af stand til at bevæge sig ved egen kraft.

f) Flight data rekorderen skal have en anordning, som medvirker til at lokalisere den pågældende rekorder i vand.

g) Enhver flyvemaskine kan afsendes, selvom den i denne del krævede flight data rekorder ikke fungerer, under forudsætning af:

1) at det ikke med rimelighed er muligt at reparere eller udskifte flight data rekorderen, før flyvningen påbegyndes,

2) at flyvemaskinen ikke foretager flere end 8 yderligere på hinanden følgende flyvninger med flight data rekorderen ude af drift,

3) at der ikke er forløbet mere end 72 timer, siden det blev konstateret, at flight data rekorderen var ude af drift, og

4) at en given cockpit voice rekorder, der måtte kræves medbragt, fungerer, medmindre den er kombineret med flight data rekorderen.

OPS 1.730

Sæder, sikkerhedsbælter, sikkerhedsseler og børnesikkerhedsseler

a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, medmindre den er udstyret med:

1) et sæde eller en køje til hver person, som er to år eller derover,

2) et sikkerhedsbælte med eller uden diagonal skulderrem eller en sikkerhedssele til brug i hvert passagersæde til hver passager, som er 2 år eller derover,

3) et ekstra sløjfebælte eller anden fastspændingsanordning til hvert spædbarn,

4) bortset fra bestemmelsen i nedenstående underpunkt b), et sikkerhedsbælte med skulderseler på hvert flyvebesætningssæde og på ethvert sæde ved siden af et pilotsæde, som skal omfatte en anordning, der automatisk fastspænder den siddende persons torso i tilfælde af hurtig hastighedsnedsættelse,

5) bortset fra bestemmelsen i nedenstående underpunkt b), et sikkerhedsbælte med skulderseler på hvert kabinebesætningssæde og observatørsæde. Dette krav udelukker dog ikke, at passagersæder kan anvendes af kabinebesætningsmedlemmer, som medbringes ud over den krævede kabinebesætning, og

b) sæder til kabinebesætningsmedlemmer, som er placeret tæt ved de krævede nødudgange på gulvniveau, dog således, at andre placeringer kan godkendes, såfremt placeringen af kabinebesætningsmedlemmer andre steder ville fremme evakuering af passagerer i en nødsituation. Disse sæder skal vende fremad eller bagud inden for 15° af flyvemaskinens længdeakse.

b) Alle sikkerhedsbælter med skulderseler skal have et enkelt udløsningspunkt.

c) Et sikkerhedsbælte med en diagonal skulderrem til flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på ikke over 5 700 kg eller et sikkerhedsbælte til flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på ikke over 2 730 kg kan tillades i stedet for et sikkerhedsbælte med skulderseler, såfremt det ikke med rimelighed er muligt at montere sidstnævnte.

OPS 1.731

Skiltene »spænd sikkerhedsbæltet« og »rygning forbudt«

Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, hvis alle passagersæder ikke er synlige fra cockpittet, medmindre flyvemaskinen er udstyret med en anordning, som viser alle passagerer og kabinebesætningsmedlemmer, hvornår sikkerhedsbælterne skal være spændt, og hvornår rygning er forbudt.

OPS 1.735

Indvendige døre og forhæng

Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, medmindre følgende udstyr er installeret:

a) I en flyvemaskine med en maksimal godkendt passagersædekonfiguration på flere end 19 passagerer en dør mellem passagerkabinen og cockpittet med et skilt med »kun adgang for besætningsmedlemmer« og en låseanordning, som forhindrer, at passagerer åbner døren uden tilladelse fra et medlem af flyvebesætningen,

b) en anordning til åbning af hver af de døre, der adskiller en passagerkabine fra en anden kabine, som er forsynet med nødudgange. Åbningsanordningen skal være lettilgængelig,

c) Hvis det er nødvendigt at gå gennem en døråbning eller et forhæng, som adskiller passagerkabinen fra andre områder, for at nå til en påbudt nødudgang fra et givet passagersæde, skal døren eller forhænget have en anordning, som fastholder den/det i åben stilling,

d) et skilt på hver af de indvendige døre eller ved siden af et forhæng, som giver adgang til en passagernødudgang, hvorpå det angives, at døren/forhænget skal være fastholdt i åben stilling under start og landing, og

e) en anordning, som gør det muligt for ethvert besætningsmedlem at låse enhver dør op, som normalt er tilgængelig for passagerer, og som kan låses af passagerer.

OPS 1.745

Førstehjælpskasser

a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, medmindre den er udstyret med lettilgængelige førstehjælpskasser i følgende antal:

Antal passagersæder installeret	Krævet antal førstehjælpskasser
0 til 99	1
100 til 199	2
200 til 299	3
300 eller derover	4

b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at førstehjælpskasserne:

1) regelmæssigt inspiceres for så vidt muligt at fastslå, at indholdet fortsat er i den stand, der kræves til det tilsigtede formål, og

2) regelmæssigt suppleres op i overensstemmelse med instruktionerne på disses etiketter, eller som forholdene tillader.

OPS 1.755

Medicinsk nødudstyr

a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine med en maksimal godkendt passagerkonfiguration på flere end 30 sæder, medmindre flyvemaskinen er udstyret med medicinsk nødudstyr, hvis et givet punkt af den planlagte rute ligger mere end 60 minutters flyvetid (ved normal marchfart) fra en flyveplads, hvor der kunne forventes at være kvalificeret lægehjælp til rådighed.

b) Luftfartøjschefen skal sikre, at der kun indgives lægemidler af kvalificerede læger, sygeplejerske eller tilsvarende kvalificeret personale.

c) *Betingelser for medbringelse*

1) Det medicinske nødudstyr skal være støv- og fugttæt og skal medbringes under sikkerhedsforanstaltninger, om muligt i cockpittet, og

2) luftfartsforetagendet skal sikre, at det medicinske nødudstyr:

i) regelmæssigt inspiceres for så vidt muligt at fastslå, at indholdet fortsat er i den stand, der kræves til det tilsigtede formål, og

ii) regelmæssigt suppleres op i overensstemmelse med instruktionerne på disses etiketter, eller som forholdene tillader.

OPS 1.760

Førstehjælpsilt

a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en trykreguleret flyvemaskine ved højder over 25 000 ft, hvor der kræves et kabinebesætningsmedlem om bord, medmindre flyvemaskinen er udstyret med en forsyning af ufortyndet ilt til passagerer, som af fysiologiske årsager måtte have behov for ilt efter trykfald i kabinen. Iltmængden skal beregnes ved hjælp af en gennemsnitlig gennemstrømningsmængde på mindst 3 liter Standard Temperature Pressure Dry (STPD)/minut/person, som tilføres under hele flyvningen efter trykfald i kabinen ved kabinehøjder på over 8 000 ft, for mindst 2% af de befordrede passagerer men i intet tilfælde for mindre end én person. Der skal være et tilstrækkeligt antal dispenserenheder men i intet tilfælde færre end to med en anordning, som sætter kabinebesætningen i stand til at anvende forsyningen.

b) Den mængde førstehjælpsilt, der kræves ved en bestemt operation, skal bestemmes på grundlag af kabinetrykhøjder og flyvningens varighed i overensstemmelse med de operationelle procedurer, der er fastsat for hver operation og rute.

c) Iltudstyret, hvormed flyvemaskinen er udstyret, skal være i stand til at generere en massestrøm til hver bruger på mindst fire liter pr. minut, STPD. Der kan anvendes anordninger til at sænke strømmen til ikke under to liter pr. minut, STPD, ved en given højde.

OPS 1.770

Supplerende ilt — trykregulerede flyvemaskiner

(se bilag 1 til OPS 1.770)

a) *Generelt*

1) Luftfartsforetagendet må ikke operere en trykreguleret flyvemaskine ved trykhøjder på over 10 000 ft, medmindre der er supplerende iltudstyr til rådighed, som er i stand til at lagre og afgive den i dette punkt foreskrevne ilttilførsel.

2) Den krævede mængde supplerende ilt bestemmes på grundlag af kabinetrykhøjden, flyvningens varighed og den antagelse, at der vil forekomme svigt i kabinetrykket ved den højde eller på det punkt af flyvningen, som er mest kritisk ud fra synspunktet om iltbehov, og at flyvemaskinen efter dette svigt i overensstemmelse med de i flyvehåndbogen angivne nødprocedurer vil stige ned til en højde, som er sikker for den rute, der skal flyves, og som muliggør fortsat sikker flyvning og landing.

3) Efter svigt i kabinetrykket skal kabinetrykhøjden anses for at være den samme som flyvemaskinens trykhøjde, medmindre det over for Myndigheden påvises, at et muligt svigt i kabine- eller tryksystemet ikke vil medføre, at kabinetrykhøjden er lig med flyvemaskinens højde over havets overflade. Den påviste maksimale kabinetrykhøjde kan under disse omstændigheder anvendes som grundlag for bestemmelsen af ilttilførslen.

b) *Krav til iltudstyr og ilttilførsel*

1) Flyvebesætningsmedlemmer

i) Hvert medlem af flyvebesætningen, som gør tjeneste i cockpittet, skal tilføres supplerende ilt i overensstemmelse med bilag 1. Hvis alle siddende personer i cockpitsæder tilføres ilt fra flyvebesætningens iltforsyningskilde, skal de med hensyn til ilttilførsel betragtes som flyvebesætningsmedlemmer, der gør tjeneste i cockpittet. Siddende personer i cockpitsæder, som ikke tilføres ilt fra cockpitbesætningens iltforsyningkilde, skal med hensyn til ilttilførsel betragtes som passagerer.

ii) Flyvebesætningsmedlemmer, som ikke er omfattet af ovenstående underpunkt b) 1 i), skal med hensyn til ilttilførsel betragtes som passagerer.

iii) Der skal være placeret iltmasker, som er inden for flyvebesætningsmedlemmernes umiddelbare rækkevidde, når de befinder sig på deres anviste tjenestestation.

iv) Iltmasker til brug for flyvebesætningsmedlemmer i trykregulerede flyvemaskiner, som opererer over 25 000 ft, skal være en masketype til øjeblikkelig anvendelse.

2) Kabinebesætningsmedlemmer, yderligere besætningsmedlemmer og passagerer

i) Kabinebesætningsmedlemmer og passagerer skal tilføres supplerende ilt i overensstemmelse med bilag 1, medmindre nedenstående underpunkt v) finder anvendelse. Kabinebesætningsmedlemmer, der befordres ud over det krævede mindsteantal af kabinebesætningsmedlemmer, og yderligere besætningsmedlemmer skal med hensyn til ilttilførsel betragtes som passagerer.

ii) Flyvemaskiner, der er beregnet til at operere ved trykhøjder på over 25 000 ft, skal være udstyret med tilstrækkelige reserveudtag og masker og/eller et tilstrækkeligt antal bærbare iltenheder med masker til brug for alle de krævede kabinebesætningsmedlemmer. Reserveudtagene og/eller de bærbare iltenheder skal være jævnt fordelt i hele kabinen for at sikre, at der umiddelbart er ilt til rådighed for hvert krævet kabinebesætningsmedlem uanset medlemmets placering på det tidspunkt, hvor kabinetrykket svigter.

iii) Flyvemaskiner, som er beregnet til at operere ved trykhøjder på over 25 000 ft, skal være udstyret med en iltdispenserenhed, som er forbundet med iltforsyningsterminaler, der er umiddelbart til rådighed for hver enkelt siddende person, uanset hvor den pågældende sidder. Det samlede antal dispenserenheder og udtag skal overstige antallet af sæder med mindst 10 %. Reserveenhederne skal være jævnt fordelt i hele kabinen.

iv) Flyvemaskiner, som er beregnet til at operere ved trykhøjder på over 25 000 ft, eller som, når de opererer ved eller under25 000 ft, ikke inden for 4 minutter kan stige sikkert ned til 13 000 ft, og hvis første individuelle luftdygtighedsbevis er udstedt den 9. november 1998 eller derefter, skal være udstyret med automatisk udfoldeligt iltudstyr, som er umiddelbart til rådighed for hver enkelt person, uanset hvor den pågældende sidder. Det samlede antal dispenserenheder og udtag skal overstige antallet af sæder med mindst 10 %. Reserveenhederne skal være jævnt fordelt i hele kabinen.

v) De i bilag 1 anførte krav til ilttilførsel for flyvemaskiner, som ikke er certificeret til at flyve ved højder over 25 000 ft, kan nedsættes til den samlede flyvetid ved kabinetrykhøjder på mellem 10 000 ft og 13 000 ft for alle de krævede kabinebesætningsmedlemmer og for mindst 10% af passagererne, såfremt flyvemaskinen på alle punkter langs ruten, der skal flyves, er i stand til inden for 4 minutter at stige sikkert ned til en kabinetrykhøjde på 13 000 ft.

OPS 1.775

Supplerende ilt — ikke-trykregulerede flyvemaskiner

(se bilag 1.775 til OPS 1.001)

a) *Generelt*

1) Luftfartsforetagendet må ikke operere en ikke-trykreguleret flyvemaskine ved højder over 10 000 ft, medmindre der er supplerende iltudstyr til rådighed, som er i stand til at lagre og afgive den foreskrevne ilttilførsel.

2) Mængden af supplerende ilt til livets opretholdelse, som kræves til en bestemt operation, skal bestemmes på grundlag af flyvehøjder og flyvningens varighed i overensstemmelse med de operationelle procedurer, der er fastsat for hver operation i driftshåndbogen, og med de ruter, der skal flyves, samt med de i driftshåndbogen angivne nødprocedurer.

3) En flyvemaskine, som er beregnet til at operere ved trykhøjder på over 10 000 ft, skal være udstyret med udstyr, som er i stand til at lagre og afgive den krævede ilttilførsel.

b) *Krav til ilttilførsel*

1) Flyvebesætningsmedlemmer

Hvert medlem af flyvebesætningen, som gør tjeneste i cockpittet, skal tilføres supplerende ilt i overensstemmelse med bilag 1. Hvis alle siddende personer i cockpitsæder tilføres ilt fra flyvebesætningens iltforsyningskilde, skal de med hensyn til ilttilførsel betragtes som flyvebesætningsmedlemmer, der gør tjeneste i cockpittet.

2. Kabinebesætningsmedlemmer, yderligere besætningsmedlemmer og passagerer.

Kabinebesætningsmedlemmer og passagerer skal tilføres ilt i overensstemmelse med bilag 1. Kabinebesætningsmedlemmer, som befordres ud over det krævede mindsteantal af kabinebesætningsmedlemmer, og yderligere besætningsmedlemmer skal med hensyn til ilttilførsel betragtes som passagerer.

OPS 1.780

Besætningens åndedrætsværn

a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en trykreguleret flyvemaskine eller efter den 1. april 2000 en ikke-trykreguleret flyvemaskine med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg eller med en maksimal godkendt passagerkonfiguration på flere end 19 sæder, medmindre:

1) flyvemaskinen har udstyr til at beskytte øjne, næse og mund på hvert flyvebesætningsmedlem, som gør tjeneste i cockpittet, og til at tilføre ilt i en periode på ikke under 15 minutter. Tilførslen til åndedrætsværnet (Protective Breathing Equipment) (PBE) kan leveres af den supplerende ilt, som kræves i OPS 1.770 b) 1 eller OPS 1.775 b) 1. Endvidere skal der, når flyvebesætningen består af mere end én person, og der ikke medføres et kabinebesætningsmedlem, medføres transportabelt PBE til beskyttelse af ét flyvebesætningsmedlems øjne, næse og mund og til forsyning af indåndingsluft i en periode på ikke under 15 minutter, og

2) flyvemaskinen har tilstrækkeligt bærbart PBE til at beskytte alle de krævede kabinebesætningsmedlemmers øjne, næse og mund og til at levere indåndingsluft i en periode på ikke under 15 minutter.

b) PBE, der er beregnet til brug for flyvebesætningen, skal være praktisk placeret i cockpittet og være lettilgængeligt for omgående anvendelse af hvert af de krævede flyvebesætningsmedlemmer på deres anviste tjenestestationer.

c) PBE, der er beregnet til brug af kabinebesætningen, skal være installeret ved siden af hvert af de krævede kabinebesætningsmedlemmers tjenestestation.

d) Der skal forefindes et yderligere, lettilgængeligt bærbart PBE, som skal være placeret ved eller i tilknytning til de i OPS 1.790 c) og d) krævede manuelle ildslukkere, dog skal PBE'et, hvis ildslukkeren befinder sig inde i et lastrum, anbringes udenfor men ved siden af indgangen til det pågældende lastrum.

e) PBE må, når det er i brug, ikke forhindre den kommunikation, der er foreskrevet i OPS 1.685, OPS 1.690, OPS 1.810 og OPS 1.850.

OPS 1.790

Manuelle ildslukkere

Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, medmindre der forefindes manuelle ildslukkere til brug i besætnings- og passagerkabiner samt, hvis dette er relevant, i lastrum og pantryer i overensstemmelse med følgende:

a) Arten og mængden af slukningsmidlet skal være egnet til de former for brand, som kan forventes at forekomme i den kabine eller det rum, hvor ildslukkeren efter hensigten skal anvendes, og skal med hensyn til personalekabiner minimere risikoen for koncentration af giftige luftarter,

b) der skal være mindst én manuel ildslukker, som indeholder halon 1211 (bromchlordifluormethan, $CBrClF_2$) eller tilsvarende som slukningsmiddel, praktisk placeret i cockpittet til brug for flyvebesætningen,

c) der skal være mindst en manuel ildslukker placeret i eller være lettilgængelig for brug fra hvert pantry, som ikke er placeret på hovedpassagerdækket,

d) der skal være mindst en lettilgængelig manuel ildslukker til rådighed til brug i hver klasse A eller klasse B last- eller bagagerum og i hver klasse E lastrum, hvortil besætningsmedlemmerne har adgang under flyvningen, og

e) mindst nedenstående antal manuelle ildslukkere skal være praktisk placeret i passagerkabinen/-kabinerne:

Maksimal godkendt passagersædekonfiguration	Antal ildslukkere
7 til 30	1
31 til 60	2
61 til 200	3
201 til 300	4
301 til 400	5
401 til 500	6
501 til 600	7
601 eller derover	8

Hvis der kræves to eller flere ildslukkere, skal disse være jævnt fordelt i passagerkabinen.

f) Mindst én af de krævede ildslukkere, som er placeret i passagerkabinen i en flyvemaskine med en maksimal godkendt passagerkonfiguration på mindst 31 og ikke over 60 sæder, og mindst to af de ildslukkere, der er placeret i passagerkabinen i en flyvemaskine med en maksimal godkendt passagerkonfiguration på 61 eller flere sæder, skal indeholde Halon 1211 (bromchlordifluormethan, $CBrClF_2$) eller tilsvarende som slukningsmiddel.

OPS 1.795

Nedstyrtningsøkser og koben

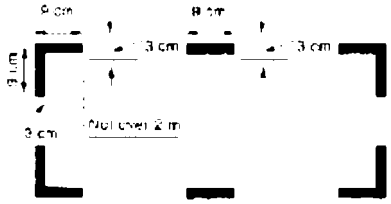
a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg eller med en maksimal godkendt passagerkonfiguration på flere end 9 sæder, medmindre flyvemaskinen er udstyret med mindst en nedstyrtningsøkse eller et koben, som er placeret i cockpittet. Hvis den maksimale godkendte passagerkonfiguration er flere end 200 sæder, skal der medføres en yderligere nedstyrtningsøkse eller et yderligere koben, som skal være placeret i eller i nærheden af det bageste pantryområde.

b) Nedstyrtningsøkser og koben, som er placeret i passagerkabinen, må ikke være synlige for passagerer.

OPS 1.800

Markering af brudpunkter

Såfremt der på flyvemaskinens fuselage findes specificerede områder, som er egnede til at blive gennembrudt af redningsmandskab, skal luftfartsforetagendet sikre, at sådanne områder er markeret som vist nedenfor. Markeringerne skal være røde eller gule, og de skal om nødvendigt have et hvidt omrids som kontrast til baggrunden. Hvis afstanden mellem hjørnemarkeringerne er på mere end 2 meter, skal der indsættes mellemliggende linjer på 9 cm × 3 cm, så der ikke er mere end 2 meter mellem tilgrænsende markeringer.



OPS 1.805

Midler til nødevakuering

a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, hvor passagernødudgangens dørtrin:

1) er mere end 1,83 meter (6 fod) over jorden, når flyvemaskinen står på jorden med landingsstellet sænket, eller

2) ville være mere end 1,83 meter (6 fod) over jorden, efter at et eller flere af landingsstellets ben er brudt sammen eller ikke har sænket sig, og for hvilken der første gang er ansøgt om typecertifikat den 1. april 2000 eller derefter,

medmindre flyvemaskinen er udstyret med udstyr eller anordninger, som er til rådighed ved hver udgang, hvor underpunkt 1 eller 2 finder anvendelse, og som sætter passagerer og besætning i stand til at nå jorden sikkert i en nødsituation.

b) Dette udstyr eller disse anordninger skal ikke findes ved udgange over vingen, hvis det specificerede sted på flyvemaskinekonstruktionen, hvor flugtvejen slutter, er mindre end 1,83 meter (6 fod) fra jorden, når flyvemaskinen står på jorden med landingsstellet sænket og klapperne i start- eller landingsposition, afhængigt af, hvilken klapposition der er længst over jorden.

c) I flyvemaskiner, for hvilke der kræves en særskilt nødudgang til flyvebesætningen, og:

1) for hvilke nødudgangens laveste punkt er mere end 1,83 meter (6 fod) over jorden, når landingsstellet er sænket, eller

2) for hvilke der første gang er ansøgt om typecertifikat den 1. april 2000 eller derefter, og hvor nødudgangen ville være mere end 1,83 meter (6 fod) over jorden, efter at et eller flere af landingsstellets ben er brudt sammen eller ikke har sænket sig,

skal der være en anordning, som bistår alle medlemmer af flyvebesætningen med at nå jorden sikkert i en nødsituation.

OPS 1.810

Megafoner

Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine med en maksimal godkendt passagerkonfiguration på flere end 60 sæder, som befordrer en eller flere passagerer, medmindre den er udstyret med bærbare batteridrevne megafoner, som er lettilgængelige til brug for besætningsmedlemmerne under en nødevakuering, i følgende forhold:

1) for hvert passagerdæk:

Passagersædekonfiguration	Antal krævede megafoner
61 til 99	1
100 eller derover	2

2) for flyvemaskiner med mere end et passagerdæk kræves der i alle tilfælde, når den samlede passagerkonfiguration er på flere end 60 sæder, mindst 1 megafon.

OPS 1.815

Nødbelysning

a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en passagerflyvemaskine med en maksimal godkendt passagerkonfiguration på flere end 9 sæder, medmindre flyvemaskinen er udstyret med et nødbelysningssystem med uafhængig strømforsyning, som kan lette evakueringen af flyvemaskinen. Nødbelysningssystemet skal:

1) for flyvemaskiner med en maksimal godkendt passagerkonfiguration på flere end 19 sæder omfatte:

i) kilder til almindelig kabinebelysning,

ii) indvendig belysning i områder med nødudgange i gulvniveau og

iii) oplyste nødudgangsmarkeringer og lokaliseringsskilte.

iv) For flyvemaskiner, for hvilke ansøgningen om typecertifikat eller tilsvarende er indsendt inden den 1. maj 1972, og ved flyvning om natten skal nødbelysningssystemet omfatte udvendig nødbelysning ved alle udgange over vingerne og ved udgange, hvor der kræves hjælpemidler til nedstigning.

v) For flyvemaskiner, for hvilke ansøgningen om typecertifikat eller tilsvarende er indsendt den 1. maj 1972 eller derefter, og ved flyvning om natten skal nødbelysningssystemet omfatte udvendig nødbelysning ved alle passagernødudgange.

vi) For flyvemaskiner, for hvilke typecertifikatet første gang er udstedt den 1. januar 1958 eller derefter, skal nødbelysningssystemet omfatte et gulvmonteret system til markering af nødflugtveje i passagerkabinen/-kabinerne.

2) for flyvemaskiner med en maksimal godkendt passagerkonfiguration på 19 eller færre sæder, som er certificeret i overensstemmelse med JAR-25 eller de gældende krav til flyvemaskiner i kategorien normalflyvning, hjælpeluftfartøjsflyvning, kunstflyvning og regionalflyvning, omfatte:

i) kilder til almindelig kabinebelysning,

ii) indvendig belysning i nødudgangsområder og

iii) oplyste nødudgangsmarkeringer og lokaliseringsskilte.

3) for flyvemaskiner med en maksimal godkendt passagerkonfiguration på 19 eller færre sæder, som ikke er certificeret i overensstemmelse med JAR-25 eller de gældende krav til flyvemaskiner i kategorien normalflyvning, hjælpeluftfartøjsflyvning, kunstflyvning og regionalflyvning, omfatte kilder til almindelig kabinebelysning.

b) Efter den 1. april 1998 må luftfartsforetagendet ikke om natten operere en passagerflyvemaskine med en maksimal godkendt passagerkonfiguration på 9 eller færre sæder, medmindre den er udstyret med en kilde til almindelig kabinebelysning, der letter evakueringen af flyvemaskinen. Systemet kan omfatte loftsbelysning eller andre belysningskilder, som allerede er monteret på flyvemaskinen, og som er i stand til at forblive operative, efter at flyvemaskinens batteri er koblet fra.

OPS 1.820

Automatisk nødradiosender (Emergency Locator Transmitter)

a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, medmindre den er udstyret med en automatisk nødradiosender (Emergency Locator Transmitter (ELT)), der er fastgjort på flyvemaskinen på en sådan måde, at der er maksimal sandsynlighed for, at ELT'en i tilfælde af nedstyrtning sender et detekterbart signal, og minimal mulighed for, at ELT'en sender på alle andre tidspunkter.

b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at ELT'en er i stand til at sende på de nødfrekvenser, som foreskrives i ICAO, bilag 10.

OPS 1.825

Redningsveste

a) *Landflyvemaskiner*

Luftfartsforetagendet må ikke operere en landflyvemaskine:

1) ved flyvning over vand og i en afstand af mere end 50 sømil fra kysten eller

2) ved start eller landing på en flyveplads, hvor start- eller indflyvningsbanen er placeret på en sådan måde over vand, at der i tilfælde af et uheld ville være sandsynlighed for nødlanding på vandet,

medmindre flyvemaskinen er udstyret med redningsveste, som er forsynet med overlevelseslokaliseringslys, til hver person om bord. Hver redningsvest skal være anbragt i en position, som er lettilgængelig fra den persons sæde eller køje, til hvem vesten er beregnet. Redningsveste til børn kan erstattes af andre godkendte flydeanordninger, som er udstyret med overlevelseslokaliseringslys.

b) *Vandflyvemaskiner og amfibieflyvemaskiner*

Luftfartsforetagendet må ikke operere en vandflyvemaskine eller en amfibieflyvemaskine på vand, medmindre flyvemaskinen er udstyret med redningsveste, der er forsynet med overlevelseslokaliseringslys, til hver person om bord. Hver redningsvest skal være anbragt i en position, som er lettilgængelig fra den persons sæde eller køje, til hvem vesten er beregnet. Redningsveste til børn kan erstattes af andre godkendte flydeanordninger, som er udstyret med overlevelseslokaliseringslys.

OPS 1.830

Redningsflåder og overlevelses-ELT'er til længere flyvninger over vand

a) På flyvninger over vand må luftfartsforetagendet ikke operere en flyvemaskine i en afstand fra land, som er egnet til nødlanding, og som er større end svarende til:

1) 120 minutter ved marchfart eller 400 sømil, afhængigt af, hvilken afstand der er kortest, for flyvemaskiner, som er i stand til at fortsætte flyvningen til en flyveplads, hvor de kritiske motorer svigter på et givet punkt langs ruten eller de planlagte omdirigeringer, eller

2) 30 minutter ved marchfart eller 100 sømil, afhængigt af, hvilken afstand der er kortest, for alle andre flyvemaskiner, medmindre der medføres det i nedenstående underpunkt b) og c) angivne udstyr.

b) Tilstrækkelige redningsflåder til alle ombordværende. Medmindre der forefindes ekstra redningsflåder med tilstrækkelig kapacitet, skal den opdrifts- og siddepladskapacitet, der ligger ud over redningsflådernes nominelle kapacitet, kunne rumme alle ombordværende på flyvemaskinen i tilfælde af tab af en redningsflåde med den største nominelle kapacitet. Redningsflåderne skal være udstyret med:

1) et overlevelseslokaliseringslys og

2) redningsudstyr, inklusive de midler til opretholdelse af livet, som egner sig for den flyvning, der skal udføres, og

c) mindst to overlevelsesnødradiosendere (ELT (S)), som er i stand til at sende på de nødfrekvenser, der foreskrives i ICAO, bilag 10, bind V, kapitel 2.

OPS 1.835

Overlevelsesudstyr

Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine over områder, i hvilke eftersøgning og redning ville være særlig vanskelig, medmindre flyvemaskinen er udstyret med følgende:

a) Signaleringsudstyr, som kan frembringe de pyrotekniske nødsignaler, der er beskrevet i ICAO, bilag 2,

b) mindst én ELT (S), som er i stand til at sende på de nødfrekvenser, der foreskrives i ICAO, bilag 10, bind V, kapitel 2, og

c) yderligere overlevelsesudstyr til den rute, der skal flyves, under hensyn til antallet af personer om bord,

dog er det ikke nødvendigt at medføre det i underpunkt c) angivne udstyr, hvis flyvemaskinen enten:

1) forbliver inden for en afstand fra et område, hvor eftersøgning og redning ikke er specielt vanskelig, svarende til:

   i) 120 minutter ved marchfart med én motor ude af drift for flyvemaskiner, som er i stand til at fortsætte flyvningen til en flyveplads, hvor de(n) kritiske motor(er) svigter på et givet punkt langs ruten eller de planlagte omdirigeringer, eller

   ii) 30 minutter ved marchfart for alle andre flyvemaskiner

   eller

2) for flyvemaskiner, som er certificeret til JAR-25 eller tilsvarende, en afstand, som ikke er længere end den afstand, der svarer til 90 minutter ved marchfart fra et område, som er egnet til udførelse af en nødlanding.

OPS 1.840

Vandflyvemaskiner og amfibieflyvemaskiner — diverse udstyr

Luftfartsforetagendet må ikke operere en vandflyvemaskine eller en amfibieflyvemaskine på vandet, medmindre den er udstyret med:

1) et drivanker og andet udstyr, som er nødvendigt for at lette fortøjning, forankring eller manøvrering af flyvemaskinen på vandet, og som er relevant for flyvemaskinens størrelse, vægt og betjeningsegenskaber, og

2) udstyr til frembringelse af de lydsignaler, som foreskrives i de internationale søvejsregler, hvor dette er relevant.

Bilag 1.770 til OPS 1.001

Ilt — mindstekrav til supplerende ilt for trykregulerede flyvemaskiner under og efter hurtig nedstigning (emergency descent) (note 1)

Tabel 1

a)	b)
Forsyning til:	Varighed og kabinetrykhøjde
1. Alle personer i cockpitsæder, som gør tjeneste i cockpittet	Den samlede flyvetid, når kabinetrykhøjden overstiger 13 000 ft, og den samlede flyvetid, når kabinetrykhøjden overstiger 10 000 ft men ikke overstiger 13 000 ft, efter de første 30 minutter ved disse højder, men i intet tilfælde mindre end: i) 30 minutter for flyvemaskiner, der er certificeret til flyvning i højder, som ikke overstiger 25 000 ft (note 2) ii) 2 timer for flyvemaskiner, der er certificeret til flyvning i højder, som overstiger 25 000 ft (note 3).
2. Alle krævede kabinebesætningsmedlemmer	Den samlede flyvetid, når kabinetrykhøjden overstiger 13 000 ft, men ikke under 30 minutter (note 2), og den samlede flyvetid, når kabinetrykhøjden er større end 10 000 ft men ikke overstiger 13 000 ft, efter de første 30 minutter ved disse højder.
3. 100 % af passagererne (note 5)	Den samlede flyvetid, når kabinetrykhøjden overstiger 15 000 ft, men i intet tilfælde under 10 minutter (note 4).
4. 30 % af passagererne (note 5)	Den samlede flyvetid, når kabinetrykhøjden overstiger 14 000 ft, men ikke overstiger 15 000 ft
5. 10 % af passagererne (note 5)	Den samlede flyvetid, når kabinetrykhøjden overstiger 10 000 ft, men ikke overstiger 14 000 ft, efter de første 30 minutter ved disse højder.

Note 1: Den anvendte tilførsel skal tage hensyn til kabinetrykhøjden og nedstigningsprofilen for de pågældende ruter.

Note 2: Den krævede mindstetilførsel er den mængde ilt, som er nødvendig for en konstant nedstigningshastighed fra flyvemaskinens maksimale certificerede operationelle højde til 10 000 ft på 10 minutter efterfulgt af 20 minutter ved 10 000 ft.

Note 3: Den krævede mindstetilførsel er den mængde ilt, som er nødvendig for en konstant nedstigningshastighed fra flyvemaskinens maksimale certificerede operationelle højde til 10 000 ft på 10 minutter efterfulgt af 110 minutter ved 10 000 ft. Ilten, som foreskrives i OPS 1.780 a) 1, kan medregnes ved bestemmelse af den krævede tilførsel.

Note 4: Den krævede mindstetilførsel er den mængde ilt, som er nødvendig for en konstant nedstigningshastighed fra flyvemaskinens maksimale certificerede operationelle højde til 15 000 ft.

Note 5: »Passagerer« betyder med henblik på denne tabel passagerer, som faktisk medføres, og omfatter spædbørn.

Bilag 1 til OPS 1.775

Supplerende ilt til ikke-trykregulerede flyvemaskiner

Tabel 1

a)	b)
Forsyning til:	Varighed og trykhøjde
1. Alle personer i cockpitsæder, som gør tjeneste i cockpittet	Den samlede flyvetid ved trykhøjder over 10 000 ft.
2. Alle krævede kabinebesætningsmedlemmer	Den samlede flyvetid ved trykhøjder over 13 000 ft og for enhver periode, som overstiger 30 minutter ved trykhøjder over 10 000 ft, men som ikke overstiger 13 000 ft.
3. 100 % af passagererne (se note)	Hele flyvetiden ved trykhøjder over 13 000 ft.
4. 10 % af passagererne (se note)	Den samlede flyvetid efter 30 minutter ved trykhøjder, som er større end 10 000 ft, men som ikke overstiger 13 000 ft.

Note: »Passagerer« betyder med henblik på denne tabel passagerer, der rent faktisk medføres, og inkluderer spædbørn under 2 år.

SUBPART L

KOMMUNIKATIONS- OG NAVIGATIONSUDSTYR

OPS 1.845

Generel indledning

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at en flyvning ikke påbegyndes, medmindre det kommunikations- og navigationsudstyr, som kræves i henhold til denne Subpart:

1) er godkendt og installeret i overensstemmelse med de gældende krav, herunder minimumspræstationsnormen og de operationelle krav og luftdygtighedskravene,

2) er installeret på en måde, så svigt i en given enkeltenhed, som kræves til enten kommunikation eller navigation eller begge, ikke resulterer i svigt i en anden enhed, som kræves til kommunikations- eller navigationsformål,

3) er i operativ stand til den form for operation, som udføres, dog bortset fra bestemmelserne i MEL (se henvisning i OPS 1.030), og

4) er anbragt på en sådan måde, at udstyret, hvis det skal anvendes af et medlem af flyvebesætningen fra den pågældendes station under flyvningen, er let at betjene fra denne station. Hvis et og samme udstyr skal betjenes af mere end ét medlem af flyvebesætningen, skal det installeres, så det umiddelbart kan betjenes fra en given station, hvorfra det bliver nødvendigt at betjene udstyret.

b) Minimumspræstationsnormerne for kommunikations- og navigationsudstyr er de normer, som foreskrives i JTSO (Joint Technical Standard Orders) som anført i JAR-TSO, medmindre andre præstationsnormer er foreskrevet i operations- eller luftdygtighedsnormerne. Kommunikations- og navigationsudstyr, som opfylder andre konstruktions- og præstationsspecifikationer end JTSO på datoen for gennemførelsen af OPS, kan forblive i drift eller blive installeret, medmindre denne Subpart foreskriver yderligere krav. Kommunikations- og navigationsudstyr, som allerede er godkendt, skal ikke overholde en revideret JTSO eller en revideret specifikation udover JTSO, medmindre der foreskrives et krav med tilbagevirkende kraft.

OPS 1.850

Radioudstyr

a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, medmindre flyvemaskinen er udstyret med den krævede radio til den type operation, der skal udføres.

b) Hvor der kræves to uafhængige (særskilte og komplette) radiosystemer i medfør af denne Subpart, skal hvert system have et uafhængigt antenneanlæg, dog kræves der kun én antenne i tilfælde, hvor der anvendes en trådløs antenne med fast underlag eller andre tilsvarende driftssikre antenneanlæg.

c) Radiokommunikationsudstyret, som kræves for at overholde ovenstående punkt a), skal også muliggøre kommunikation på den aeronautiske nødfrekvens 121,5 MHz.

OPS 1.855

Audio Selector Panel

Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine i henhold til IFR, medmindre flyvemaskinen er udstyret med et Audio Selector Panel, som er tilgængeligt for hvert krævet flyvebesætningsmedlem.

OPS 1.860

Radioudstyr til operationer i henhold til VFR på ruter, som flyves med reference til visuelle landmærker

Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine i henhold til VFR på ruter, som kan flyves med reference til visuelle landmærker, medmindre flyvemaskinen er udstyret med det radioudstyr (kommunikations- og SSR-transponderudstyr), som er nødvendigt under normale operationelle forhold for at opfylde følgende krav:

a) kommunikation med vedkommende jordstationer,

b) kommunikation med vedkommende ATC-faciliteter fra ethvert punkt i kontrolleret luftrum, inden for hvilket der planlægges flyvninger,

c) modtagelse af vejroplysninger og

d) besvarelse af SSR-forespørgsler som krævet for den rute, der flyves.

OPS 1.865

Kommunikations- og navigationsudstyr til operationer i henhold til IFR eller i henhold til VFR på ruter, som ikke flyves med reference til visuelle landmærker

a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine i henhold til IFR eller i henhold til VFR på ruter, som ikke kan flyves med reference til visuelle landmærker, medmindre flyvemaskinen er udstyret med kommunikations- og navigationsudstyr i overensstemmelse med de krav, der stilles af lufttrafiktjenester i operationsområdet/-områderne.

b) *Radioudstyr*

Luftfartsforetagendet skal sikre, at radioudstyret som minimum omfatter:

1) To uafhængige radiokommunikationssystemer, som er nødvendige under normale operationelle forhold for at kommunikere med vedkommende jordstation fra ethvert punkt på ruten, herunder omdirigeringer,

2) SSR-transponderudstyr som krævet for den rute, der flyves.

c) *Navigationsudstyr*

Luftfartsforetagendet skal sikre, at navigationsudstyret

1) som minimum omfatter:

i) et VOR-modtagesystem, et ADF-system, et DME,

ii) et ILS eller MLS, hvor der kræves ILS eller MLS til indflyvningsnavigationsformål,

iii) et markerfyrmodtagesystem (Marker Beacon), hvor der kræves et markerfyr til indflyvningsnavigationsformål,

iv) et områdenavigationssystem, når der kræves områdenavigation for den rute, der flyves,

v) et yderligere DME-system på enhver rute eller dele heraf, hvor navigationen udelukkende bygger på DME-signaler,

vi) et yderligere VOR-modtagesystem på enhver rute eller dele heraf, hvor navigationen udelukkende bygger på VOR-signaler,

vii) et ADF-system på enhver rute eller dele heraf, hvor navigationen udelukkende bygger på NDB-signaler, eller

2) er i overensstemmelse med den krævede navigationspræstationstype (Required Navigation Performance (RNP) Type) til operation i det pågældende luftrum.

d) Luftfartsforetagendet kan operere en flyvemaskine, som ikke er udstyret med det navigationsudstyr, der er angivet i ovenstående underpunkt a) 5 og/eller a) 6, forudsat at flyvemaskinen er udstyret med alternativt udstyr, som er godkendt af Myndigheden for den rute, som flyves. Det alternative udstyrs pålidelighed og nøjagtighed skal tillade sikker navigation på den planlagte rute.

OPS 1.870

Yderligere navigationsudstyr til operationer i MNPS-luftrum

a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine i MNPS-luftrum, medmindre flyvemaskinen er udstyret med navigationsudstyr, der er i overensstemmelse med minimumsnavigationspræstationsspecifikationerne, som foreskrives i ICAO dok. 7030 i form af regionale supplerende procedurer (Regional Supplementary Procedures).

b) Navigationsudstyret, som kræves i dette punkt, skal være synligt og brugbart for hver pilot, som sidder på sin tjenestestation.

c) En flyvemaskine skal ved ubegrænset operation i MNPS-luftrum være udstyret med to uafhængige langdistancenavigationssystemer (Long Range Navigation System (LRNS)).

d) En flyvemaskine skal ved operation i MNPS-luftrum langs særlige ruter, der er anmeldt, være udstyret med ét langdistancenavigationssystem (LRNS), medmindre andet er angivet.

OPS 1.872

Udstyr til operation i defineret luftrum med reducerede vertikale separationsminima (Reduced Vertical Separation Minima (RVSM))

(se også OPS 1.241)

Luftfartsforetagendet skal sikre, at flyvemaskiner, som opereres i RVSM-luftrum, er udstyret med:

1) to uafhængige højdevarslingssystemer,

2) et højdevarslingssystem,

3) et automatisk højdestyringssystem og

4) en sekundær overvågningsradartransponder (SSR-transponder) med et højderapporteringssystem, der kan tilkobles det højdemålingssystem, som er i brug for at holde højden.

SUBPART M

VEDLIGEHOLDELSE AF FLYVEMASKINER

OPS 1.875

Generelt

a) Luftfartsforetagendet må ikke anvende et fly, medmindre det er vedligeholdt og frigivet til tjeneste af en organisation, der er korrekt godkendt/accepteret i henhold til JAR-145, dog således at visuelle inspektioner ikke nødvendigvis skal udføres af JAR-145 organisationen.

b) Dette underafsnit behandler de krav til flyvedligeholdelse, der er nødvendige for at overholde de i OPS 1.180 anførte krav i forbindelse med luftfartskoncessionen.

OPS 1.880

Terminologi

Følgende definitioner i JAR-145 gælder for dette underafsnit:

a) Visuel inspektion — betyder den inspektion, der udføres før en flyvning for at sikre, at flyet er egnet til den planlagte flyvning. Inspektionen omfatter ikke udbedring af mangler.

b) Godkendt standard — betyder en fremstillings-/konstruktions-/vedligeholdelses-/kvalitetsstandard, der er godkendt af myndigheden.

c) Godkendt af myndigheden — betyder godkendt direkte af myndigheden eller i overensstemmelse med en procedure, der er godkendt af myndigheden.

OPS 1.885

Ansøgning om og godkendelse af luftfartsforetagendets vedligeholdelsessystem

a) En ansøger, som søger om førstegangsudstedelse, ændring og forlængelse af en AOC, skal med henblik på godkendelse af vedligeholdelsessystemet indsende de i OPS 1.185 b) anførte dokumenter.

b) En ansøger, der søger om førstegangsudstedelse, ændring og fornyelse af en driftstilladelse, og som opfylder kravene i dette underafsnit samt en redegørelse fra en vedligeholdelsesorganisation, der er korrekt godkendt/accepteret i henhold til JAR-145, er berettiget til at få sit vedligeholdelsessystem godkendt af myndigheden.

Note: Nærmere angivelse af kravene findes i OPS 1.180 a) 3 og 1.180 b) og OPS 1.185.

OPS 1.890

Ansvar for vedligeholdelse

a) Luftfartsforetagendet skal sikre flyets luftdygtighed og både det operationelle udstyrs og nødudstyrets brugbarhed gennem:

1) Udførelse af visuelle inspektioner,

2) Udbedring af enhver mangel og skade, der har indflydelse på sikker drift, til en godkendt standard, idet der tages hensyn til listen over minimumsudstyr og listen over konfigurationsafvigelser, hvis en sådan findes for flytypen,

3) Udførelse af al vedligeholdelse i overensstemmelse med det i OPS 1.910 anførte godkendte flyvedligeholdelsesprogram for luftfartsforetagender,

4) Analyse af effektiviteten af luftfartsforetagendets godkendte flyvedligeholdelsesprogram,

5) Gennemførelse af evt. operationelle retningslinjer, luftdygtighedsdirektiver og evt. andre vedvarende luftdygtighedskrav, der er gjort obligatoriske af myndigheden, og

6) Udførelse af ændringer i overensstemmelse med en godkendt standard og for ikke-obligatoriske ændringer etablering af en inkorporeringspolitik.

b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at luftdygtighedsbeviset for hvert fly, der anvendes, fortsat er gyldigt med hensyn til:

1) Kravene i ovenstående underpunkt a);

2) En evt. udløbsdato angivet i beviset, og

3) Evt. andre vedligeholdelsesbetingelser, der er angivet i beviset.

c) De i ovenstående underpunkt a) angivne krav skal opfyldes i overensstemmelse med procedurer, der kan godtages af myndigheden.

OPS 1.895

Vedligeholdelsesstyring

a) Luftfartsforetagendet skal være korrekt godkendt i overensstemmelse med JAR-145 til at udføre de i OPS 1.890 a) 2, 3, 5 og 6 angivne krav, medmindre myndigheden finder det godtgjort, at vedligeholdelsen kan udliciteres til en organisation, der er korrekt godkendt/accepteret i henhold til JAR-145.

b) Luftfartsforetagendet skal have en person eller en gruppe personer ansat, der kan godtages af myndigheden, til sikring af at al vedligeholdelse udføres til tiden i overensstemmelse med en godkendt standard, således at de i OPS 1.890 foreskrevne krav til vedligeholdelsesansvar opfyldes, og til sikring af at det i OPS 1.900 krævede kvalitetssystem fungerer. Den pågældende person eller overordnede, alt efter hvad der er relevant, er den udpegede stillingsindehaver, som er anført i OPS 1.175 i) 2.

c) Hvis luftfartsforetagendet ikke er korrekt godkendt i henhold til JAR-145, skal der træffes foranstaltninger med en sådan organisation om udførelse af de i OPS 1.890 a) 2, 3, 5 og 6 angivne krav. Der skal oprettes en skriftlig vedligeholdelseskontrakt mellem luftfartsforetagendet og den i henhold til JAR-145 godkendte/accepterede vedligeholdelsesorganisation med angivelse af de funktioner, der er angivet i OPS 1.890 a) 2, 3, 5 og 6, samt med angivelse af støtten til kvalitetsfunktionerne i OPS 1.900. Den pågældende kontrakt skal sammen med alle ændringer kunne godtages af myndigheden. Myndigheden fastsætter ikke krav om de kommercielle elementer i vedligeholdelseskontrakten.

d) Luftfartsforetagendet skal sørge for egnede kontorlokaler på passende steder til det i ovenstående underpunkt b) angivne personale.

OPS 1.900

Kvalitetssystem

a) Luftfartsforetagendets kvalitetssystem i henhold til OPS 1.035 skal med henblik på vedligeholdelse endvidere omfatte mindst følgende funktioner:

1) Tilsyn med, at aktiviteterne i OPS 1.890 udføres i henhold til de accepterede procedurer,

2) Tilsyn med, at al udliciteret vedligeholdelse udføres i overensstemmelse med kontrakten, og

3) Tilsyn med den fortsatte overholdelse af kravene i dette underafsnit.

b) Hvis luftfartsforetagendet er godkendt i henhold til JAR-145, kan kvalitetssystemet kombineres med det i JAR-145 krævede.

OPS 1.905

Luftfartsforetagendets redegørelse for vedligeholdelsesstyring

a) Luftfartsforetagendet skal levere en redegørelse for sin vedligeholdelsesstyring med nærmere angivelse af virksomhedsstrukturen, herunder:

1) den udpegede stillingsindehaver, som har ansvaret for det i OPS 1.175 i) 2 krævede vedligeholdelsessystem, og den person eller gruppe af personer, der henvises til i OPS 1.895 b),

2) De procedurer, der skal følges for at opfylde vedligeholdelsesansvaret i henhold til OPS 1.890 og kvalitetsfunktionerne i OPS 1.900 dog således at disse oplysninger, såfremt luftfartsforetagendet er korrekt godkendt som vedligeholdelsesorganisation i henhold til JAR-145, kan medtages i redegørelsen i henhold til JAR-145.

b) Luftfartsforetagendets redegørelse for vedligeholdelsesstyringen samt evt. efterfølgende ændringer skal godkendes af myndigheden.

OPS 1.910

Luftfartsforetagendets flyvedligeholdelsesprogram

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at flyet vedligeholdes i overensstemmelse med luftfartsforetagendets flyvedligeholdelsesprogram. Programmet skal indeholde nærmere oplysninger om al den vedligeholdelse, inklusive hyppighed, der kræves udført. Programmet skal omfatte en dokumentationsplan (reliability programme), hvis Myndigheden fastslår, at en sådan dokumentationsplan er nødvendig.

b) Luftfartsforetagendets flyvedligeholdelsesprogram samt evt. efterfølgende ændringer skal godkendes af myndigheden.

OPS 1.915

Luftfartsforetagendets fly
Teknisk log

a) Luftfartsforetagendet skal anvende et teknisk logsystem for flyet, som indeholder følgende oplysninger for hvert fly:

1) De oplysninger om hver flyvning, der er nødvendige for at sikre fortsat flyvesikkerhed,

2) Flyets nuværende certifikat om frigivelse til tjeneste,

3) den gældende vedligeholdelseserklæring, som viser flyvemaskinens vedligeholdelsesstatus med henblik på den næste planlagte og faseforskudte vedligeholdelse, der skal foretages; dog kan Myndigheden godkende, at vedligeholdelseserklæringen opbevares et andet sted,

4) Alle udestående udskudte mangler, der påvirker flyets operation, og

5) Evt. nødvendig vejledende instruktion i støtteordninger for vedligeholdelse.

b) Flyets tekniske log og evt. senere ændringer skal godkendes af myndigheden.

OPS 1.920

Vedligeholdelsesrapporter

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at flyets tekniske log opbevares i 24 måneder efter datoen for den sidste registrering.

b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at der er etableret et system til opbevaring af følgende journaler i en form, der er acceptabel for myndigheden, og i de angivne tidsrum:

1) Alle detaljerede vedligeholdelsesjournaler i forbindelse med flyet og alle flykomponenter, der er monteret på flyet — 24 måneder efter at flyet eller flykomponenten er frigivet til tjeneste,

2) Den samlede tid og de samlede flyvecykluser, alt efter hvad der er relevant, for flyet og alle flykomponenter med begrænset levetid — 12 måneder efter at flyet er taget permanent ud af tjeneste,

3) Tid og flyvecykluser, alt efter hvad der er relevant, siden sidste eftersyn af flyet eller flykomponenten, der er påvirket af en eftersynslevetid — indtil eftersynet af flyet eller flykomponenten er afløst af et nyt eftersyn med samme arbejds- og grundighedsomfang,

4) Den aktuelle flyinspektionsstatus, således at der kan fastslås overholdelse af luftfartsforetagendets godkendte flyvedligeholdelsesprogram — indtil inspektionen af flyet eller flykomponenten er afløst af en anden inspektion med samme arbejds- og grundighedsomfang,

5) Den aktuelle status for de luftdygtighedsdirektiver, der gælder for flyet og flykomponenterne — 12 måneder efter at flyet er taget permanent ud af tjeneste, og

6) Nærmere oplysninger om aktuelle ændringer og reparationer af flyet, motor(er), propel(ler) og evt. andre flykomponenter, der er vitale for flyvesikkerheden — 12 måneder efter at flyet er taget permanent ud af tjeneste.

c) Luftfartsforetagendet skal, når et fly permanent overføres fra ét luftfartsforetagende til et andet, sikre, at de i punkt a) og b) angivne journaler også overføres, og de foreskrevne tidsperioder fortsætter med at gælde for det nye luftfartsforetagende.

OPS 1.930

Luftfartsselskabskoncessionens fortsatte gyldighed med hensyn til vedligeholdelsessystemet

Luftfartsforetagendet skal overholde OPS 1.175 og 1.180 for at sikre fortsat gyldighed af luftfartsselskabskoncessionen i forbindelse med vedligeholdelsessystemet.

OPS 1.935

Ækvivalent sikkerhedssag

Luftfartsforetagendet må ikke indføre procedurer, der adskiller sig fra de i dette underafsnit foreskrevne, medmindre disse er nødvendige, og medmindre en ækvivalent sikkerhedssag først er godkendt under hensyntagen til de gældende fælles gennemgangsprocedurer, og medmindre dette er godkendt af myndigheden.

SUBPART N

FLYVEBESÆTNING

OPS 1.940

Flyvebesætningens sammensætning

(se bilag 1 & 2 til OPS 1.940)

a) Luftfartsforetagendet skal sikre:

1) at sammensætningen og antallet af flyvebesætningsmedlemmer på de anviste besætningsstationer er i overensstemmelse med og ikke mindre end det minimum, der er angivet i flyvehåndbogen (AFM),

2) at flyvebesætningen omfatter yderligere flyvebesætningsmedlemmer, når operationstypen kræver det, og at antallet af flyvebesætningsmedlemmer ikke nedsættes til et antal, som er lavere end det antal, der er angivet i driftshåndbogen,

3) at alle flyvebesætningsmedlemmer er indehavere af et relevant og gyldigt certifikat, som kan godkendes af Myndigheden, og at de er behørigt kvalificerede og kompetente til at udføre de opgaver, som de får pålagt,

4) at der er udarbejdet procedurer, som kan godkendes af Myndigheden, for at forhindre, at uerfarne flyvebesætningsmedlemmer placeres i samme besætning,

5) at en pilot blandt flyvebesætningen, som er kvalificeret som luftfartøjschef i overensstemmelse med de gældende bestemmelser for udstedelse af flyvebesætningscertifikater, udpeges til at være luftfartøjschefen, som kan uddelegere udførelsen af flyvningen til en anden passende kvalificeret pilot, og

6) at flyvebesætningen, når der ifølge AFM kræves en dediceret systempaneloperatør, omfatter et besætningsmedlem, som er indehaver af et flyvemaskinistcertifikat eller er et behørigt kvalificeret flyvebesætningsmedlem, som kan godkendes af Myndigheden.

7) Luftfartsforetagendet skal sikre, at kravene i Subpart N opfyldes, når foretagendet antager flyvebesætningsmedlemmer, som er selvstændige og/eller arbejder freelance eller på deltid. Der skal i denne henseende lægges særlig vægt på det samlede antal flyvemaskinetyper eller -varianter, som et flyvebesætningsmedlem må flyve med henblik på erhvervsmæssig lufttransport, og som ikke må overstige de krav, der foreskrives i OPS 1.980 og OPS 1.981, herunder også når et andet luftfartsforetagende gør brug af tjenesteydelser fra den pågældende.

b) *Minimumsflyvebesætning ved IFR-flyvninger eller flyvninger om natten.*

Ved IFR- eller natflyvninger skal luftfartsforetagendet sikre:

1) at flyvebesætningen omfatter mindst 2 piloter for alle turbopropflyvemaskiner med en maksimal godkendt passagerkonfiguration på flere end 9 sæder og for alle turbojetflyvemaskiner, eller

2) at andre flyvemaskiner end de af ovenstående underpunkt b) 1 omfattede opereres af en enkelt pilot, forudsat at kravene i bilag 2 til OPS 1.940 er opfyldt. Såfremt kravene i bilag 2 ikke er opfyldt, skal flyvebesætningen omfatte mindst 2 piloter.

OPS 1.945

Omstillingsuddannelse (conversion training) og -kontrol

(se bilag 1.945 til OPS 1.001)

a) Luftfartsforetagendet skal sikre:

1) at et flyvebesætningsmedlem fuldfører et typecertificeringskursus (type rating course), som opfylder de gældende krav til flyvebesætningscertifikater, når et flyvebesætningsmedlem skifter fra en flyvemaskinetype til en anden type eller klasse, hvortil der kræves en ny type- eller klasserating,

2) at et flyvebesætningsmedlem fuldfører luftfartsforetagendets omstillingskursus, før den pågældende påbegynder ruteflyvning uden tilsyn,

i) når der skiftes til en flyvemaskine, hvortil der kræves en ny type- eller klasserating, eller

ii) når der skiftes luftfartsforetagende,

3) at omstillingsuddannelsen gennemføres af behørigt kvalificerede personer i overensstemmelse med en detaljeret kursusplan, som er indeholdt i driftshåndbogen, og som kan godkendes af Myndigheden,

4) at omfanget af den uddannelse, som luftfartsforetagendets omskolingskursus skal dække, bestemmes, efter at der er taget behørigt hensyn til flyvebesætningsmedlemmets tidligere uddannelse, således som denne uddannelse er registreret i den i OPS 1.985 foreskrevne uddannelsesdokumentation for den pågældende,

5) at mindstenormerne for de kvalificationer og den erfaring, der kræves af flyvebesætningsmedlemmer, før de gennemfører omstillingsuddannelse, er angivet i driftshåndbogen,

6) at hvert flyvebesætningsmedlem underkastes de afprøvninger, som kræves i OPS 1.965 b), og den træning og de afprøvninger, som kræves i OPS 1.965 d), inden den pågældende påbegynder ruteflyvning under tilsyn,

7) at den i OPS 1.965 c) krævede afprøvning gennemføres ved afslutningen af ruteflyvningen under tilsyn,

8) at et flyvebesætningsmedlem ikke, når luftfartsforetagendets omskolingskursus er påbegyndt, påtager sig flyvetjeneste på en anden type eller klasse, før kurset er fuldført eller afsluttet, og

9) at der i omskolingskurset inkorporeres uddannelse i forvaltning af besætningsressourcer (CRM).

b) Hvis der skiftes flyvemaskinetype eller -klasse, kan den i 1.965 b) krævede kontrol kombineres med kvalifikationstesten for type- eller klasserating.

c) Luftfartsforetagendets omskolingskursus og type- eller klasseratingkursus.

OPS 1.950

Forskelstræning og rutineopbygningstræning

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at et flyvebesætningsmedlem gennemfører:

1) Forskelstræning (differences training)

i) når der opereres en anden variant af en flyvemaskine af samme type eller en anden type af samme klasse, som den flyvemaskine, der aktuelt opereres, eller

ii) når en ændring af udstyr og/eller procedurer på typer eller varianter, som opereres på det pågældende tidspunkt, kræver yderligere viden og uddannelse på en egnet træningsanordning.

2) Rutineopbygningstræning (familiarisation training)

i) når der opereres en anden flyvemaskine af samme type eller variant, eller

ii) når en ændring af udstyr og/eller procedurer på typer eller varianter, som opereres på det pågældende tidspunkt, kræver erhvervelse af yderligere viden.

b) Luftfartsforetagendet skal i driftshåndbogen angive, hvornår denne forskelstræning eller rutineopbygningstræning er påkrævet.

OPS 1.955

Udnævnelse til luftfartøjschef

a) Luftfartsforetagendet skal ved forfremmelse fra andenpilot til luftfartøjschef og for personer, der indleder deres ansættelse som luftfartøjschefer, sikre:

1) at der i driftshåndbogen er angivet et minimumsniveau for erfaring, som kan godkendes af Myndigheden, og

2) at piloten gennemfører et relevant luftfartøjschefkursus for flyvninger med flere flyvebesætningsmedlemmer.

b) Det i ovenstående underpunkt a) 2 krævede luftfartøjschefkursus skal være angivet i driftshåndbogen og skal mindst omfatte følgende:

1) træning i en flyvesimulator (inklusive ruteorienteret flyvetræning (Line Orientated Flying Training)) og/eller flyvetræning,

2) luftfartsforetagendets duelighedsprøve (proficiency check) i funktionen som luftfartøjschef,

3) luftfartøjschefens ansvarsområder,

4) rutetræning som luftfartøjschef under tilsyn. Der kræves mindst 10 sektorer for piloter, som allerede er kvalificerede på den pågældende flyvemaskinetype,

5) gennemførelse af en luftfartøjschefs rutekontrol (line check) som foreskrevet i OPS 1.965 c) samt bevis for rute- og flyvepladskendskab som foreskrevet i OPS 1.975, og

6) uddannelse i forvaltning af besætningsressourcer.

OPS 1.960

Luftfartøjschefer, som er indehavere af et erhvervsmæssigt pilotcertifikat (Commercial Pilot Licence (CPL))

Luftfartsforetagendet skal sikre:

1) at indehaveren af et erhvervsmæssigt pilotcertifikat (CPL) ikke fungerer som luftfartøjschef på en flyvemaskine, som i flyvehåndbogen er certificeret til operationer med én pilot, medmindre piloten:

i) ved udførelse af passagerflyvninger i henhold til visuelflyvereglerne (VFR) uden for en radius af 50 nm fra en afgangsflyveplads har en samlet flyvetid på mindst 500 timer på flyvemaskiner eller er indehaver af et gyldigt instrumentflyvningsbevis (Instrument Rating), eller

ii) medmindre piloten ved flyvning af en flermotoret type i henhold til instrumentflyvereglerne (IFR) har en samlet flyvetid på mindst 700 timer på flyvemaskiner, som omfatter 400 timer som luftfartøjschef, hvoraf 100 timer har været i henhold til IFR, inklusive 40 timers flyvning med flermotorede flyvemaskiner. De 400 timer som luftfartøjschef kan erstattes af timer som andenpilot, beregnet således, at 2 timer som andenpilot svarer til 1 time som luftfartøjschef under forudsætning af, at disse timer er opnået inden for et fast flerpilotsystem, som er foreskrevet i driftshåndbogen,

2) at de i bilag 2 til OPS 1.940 anførte krav i tillæg til ovenstående underpunkt 1 ii) er opfyldt ved IFR-flyvninger med én pilot, og

3) at det i OPS 1.955 a) 2 anførte luftfartøjschefkursus ved flyvninger med flere flyvebesætningsmedlemmer (multi-pilot crew operations) er gennemført i tillæg til ovenstående underpunkt 1, inden piloten fungerer som luftfartøjschef.

OPS 1.965

Periodisk flyvetræning og afprøvning

(se bilag 1 & 2 til OPS 1.965)

a) *Generelt*

Luftfartsforetagendet skal sikre:

1) at hvert flyvebesætningsmedlem gennemfører periodisk flyvetræning og afprøvning, og at al sådan flyvetræning og afprøvning er relevant for den luftfartøjstype eller -variant, som det pågældende besætningsmedlem er certificeret til at flyve,

2) at der i driftshåndbogen er udarbejdet et program for periodisk flyvetræning og afprøvning, som er godkendt af Myndigheden,

3) at den periodiske flyvetræning udføres af følgende personale:

i) teori- og opfriskningstræning (Ground and refresher training) — af en behørigt kvalificeret person,

ii) flyvemaskine/flyvesimulatortræning — af en typecertificeringsinstruktør/eksaminator eller af en typecertificeringsinstruktør (synthetic flight instruction),

iii) træning og afprøvning i brug af nød- og sikkerhedsudstyr — af behørigt kvalificeret personale, og

iv) uddannelse i forvaltning af besætningsressourcer (CRM) — af behørigt kvalificeret personale,

4) at den periodiske afprøvning udføres af følgende personale:

i) luftfartsforetagendets duelighedsprøver (proficiency checks) — af en typecertificeringseksaminator og

ii) ruteprøver (Line checks) — af luftfartøjschefer, som er udpeget af luftfartsforetagendet, og som kan godkendes af Myndigheden, og

5) at hvert flyvebesætningsmedlem gennemfører luftfartsforetagendets duelighedsprøver som en del af en normal flyvebesætning.

b) *Luftfartsforetagendets duelighedsprøve*

1) Luftfartsforetagendet skal sikre:

i) at hvert flyvebesætningsmedlem gennemfører luftfartsforetagendets duelighedsprøve som bevis for den pågældendes evne til at udføre normale og unormale procedurer samt nødprocedurer, og

ii) at prøven gennemføres uden ekstern visuel reference, når flyvebesætningsmedlemmet skal operere i henhold til IFR.

2) Gyldighedsperioden for et luftfartsforetagendes duelighedsprøve er 6 kalendermåneder plus den resterende del af udstedelsesmåneden. Hvis duelighedsbeviset er udstedt inden for de sidste 3 kalendermåneder af gyldighedsperioden af et tidligere luftfartsforetagendes duelighedsprøve, skal gyldighedsperioden regnes fra datoen for udstedelsen til 6 kalendermåneder efter udløbsdatoen for det tidligere luftfartsforetagendes duelighedsprøve.

c) *Ruteprøve*

Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert flyvebesætningsmedlem gennemfører en ruteprøve (line check) på flyvemaskinen som bevis for den pågældendes evne til at udføre de normale ruteoperationer, der er beskrevet i driftshåndbogen. Gyldighedsperioden for en ruteprøve er 12 kalendermåneder plus den resterende del af udstedelsesmåneden. Hvis beviset for ruteprøven er udstedt inden for de sidste 3 kalendermåneder af gyldighedsperioden af en tidligere ruteprøve, regnes gyldighedsperioden fra datoen for udstedelsen til 12 kalendermåneder efter udløbsdatoen for den tidligere ruteprøve.

d) *Nød- og sikkerhedsudstyrstræning og -kontrol*

Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert flyvebesætningsmedlem gennemfører træning og afprøvning i placering og anvendelse af alt nød- og sikkerhedsudstyr, som medføres. Gyldighedsperioden af prøven i brug af nød- og sikkerhedsudstyr er 12 kalendermåneder plus den resterende del af udstedelsesmåneden. Hvis beviset for aflagt prøve i brug af nød- og sikkerhedsudstyr er udstedt inden for de sidste 3 kalendermåneder af gyldighedsperioden for en tidligere nød- og sikkerhedsudstyrsprøve, regnes gyldighedsperioden fra datoen for udstedelsen til 12 kalendermåneder efter udløbsdatoen for den tidligere nød- og sikkerhedsudstyrsprøve.

e) *Forvaltning af besætningsressourcer*

Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert flyvebesætningsmedlem gennemfører uddannelse i forvaltning af besætningsressourcer som en led i den periodiske træning.

f) *Teori- og opfriskningstræning*

Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert flyvebesætningsmedlem gennemfører teori- og opfriskningstræning hver 12. kalendermåned. Hvis træningen er gennemført inden for 3 kalendermåneder før udløbet af perioden på 12 kalendermåneder, skal den næste teori- og opfriskningstræning fuldføres inden for 12 kalendermåneder efter den oprindelige udløbsdato for den tidligere teori- og opfriskningstræning.

g) *Flyvemaskine/flyvesimulatortræning*

Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert flyvebesætningsmedlem gennemfører flyvemaskine/flyvesimulatortræning mindst hver 12. kalendermåned. Hvis træningen gennemføres inden for 3 kalendermåneder før udløbet af perioden på 12 kalendermåneder, skal den næste flyvemaskine/flyvesimulatortræning fuldføres inden for 12 kalendermåneder efter den oprindelige udløbsdato for den tidligere flyvemaskine- og flyvesimulatortræning.

OPS 1.968

Pilotkvalificering til at operere i begge pilotsæder

(se bilag 1.968 til OPS 1.001)

Luftfartsforetagendet skal sikre:

1) at en pilot, som kan få til opgave at operere i begge pilotsæder, gennemgår relevant træning og kontrol, og

2) at trænings- og kontrolprogrammet er angivet i driftshåndbogen og kan godkendes af Myndigheden.

OPS 1.970

Nylig erfaring

a) Luftfartsforetagendet skal sikre:

1) Luftfartøjschef. At en pilot ikke opererer en flyvemaskine som luftfartøjschef, medmindre den pågældende inden for de foregående 90 dage har udført mindst tre starter og tre landinger som pilot i en flyvemaskine af samme type eller i en flyvesimulator af den flyvemaskinetype, der skal anvendes, som er egnet og godkendt til formålet i overensstemmelse med de gældende bestemmelser på området for syntetiske træningsanordninger, og

2) Andenpilot. At en andenpilot ikke gør tjeneste ved flyvestyringssystemerne under start og landing, medmindre den pågældende inden for de foregående 90 dage har gjort tjeneste som pilot ved flyvestyringssystemerne under start og landing i en flyvemaskine af samme type eller i en flyvesimulator af den flyvemaskinetype, der skal anvendes, som er egnet og godkendt til formålet i overensstemmelse med de gældende bestemmelser på området for syntetiske træningsanordninger.

b) Den i ovenstående underpunkt a) 1 og 2 angivne periode på 90 dage kan forlænges til maksimalt 120 dage ved ruteflyvning under tilsyn af en typecertificeringsinstruktør eller -eksaminator. For perioder på over 120 dage opfyldes kravet om nylig erfaring ved en træningsflyvning eller ved anvendelse af en godkendt flyvesimulator.

OPS 1.975

Luftfartøjschef — bevis for rute- og flyvepladskendskab

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at piloten, før den pågældende udpeges til luftfartøjschef, har erhvervet tilstrækkelig viden om den rute, der skal flyves, og om de flyvepladser (inklusive alternative flyvepladser), faciliteter og procedurer, der skal anvendes.

b) Gyldighedsperioden for beviset for rute- og flyvepladskendskab er 12 kalendermåneder plus den resterende del af:

1) den måned, beviset er opnået, eller

2) den måned, hvor den seneste flyvning på ruten fandt sted, eller hvor den seneste flyvning til flyvepladsen fandt sted.

c) Gyldigheden af beviset for rute- og flyvepladskendskab skal fornyes ved operation på ruten eller til flyvepladsen inden for den i ovenstående underpunkt b) foreskrevne gyldighedsperiode.

d) Hvis gyldigheden fornyes inden for de 3 sidste kalendermåneder af gyldighedsperioden for et tidligere bevis for rute- og flyvepladskendskab, regnes gyldighedsperioden fra datoen for fornyelsen til 12 kalendermåneder efter udløbsdatoen for det tidligere bevis for rute- og flyvepladskendskab.

OPS 1.978

Særligt kvalificeringsprogram

a) De i OPS 1.965 og 1.970 angivne gyldighedsperioder kan forlænges, hvis Myndigheden har godkendt et særligt kvalificeringsprogram (Advanced Qualification Programme), som er udarbejdet af luftfartsforetagendet.

b) Det særlige kvalificeringsprogram skal omfatte træning og kontrol, som tilvejebringer og fastholder en duelighed, der ikke er mindre end det niveau, som foreskrives i bestemmelserne i OPS 1.945, 1.965 og 1.970.

OPS 1.980

Operation på mere end én type eller variant

(se bilag 1.980 til OPS 1.001)

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at et flyvebesætningsmedlem ikke opererer på mere end én type eller variant, medmindre det pågældende flyvebesætningsmedlem er kvalificeret hertil.

b) Luftfartsforetagendet skal ved påtænkt operation af mere end én type eller variant sikre, at de pågældende flyvemaskiners forskelle og/eller ligheder berettiger til sådanne operationer under hensyn til følgende:

1) det teknologiske niveau,

2) de operationelle procedurer,

3) betjeningsegenskaber.

c) Luftfartsforetagendet skal sikre, at et flyvebesætningsmedlem, som opererer mere end en type eller variant, overholder alle de krav, der foreskrives i Subpart N for hver type eller variant, medmindre Myndigheden har godkendt anerkendelse af bevis(er), som vedrører kravene til træning, kontrol og nylig erfaring.

d) Luftfartsforetagendet skal i driftshåndbogen for enhver operation på mere end én type eller variant angive egnede procedurer og/eller operationelle begrænsninger, som er godkendt af Myndigheden, og som dækker:

1) flyvebesætningsmedlemmets minimumserfaring,

2) minimumserfaringen på én type eller variant før påbegyndelse af træning til og operation på en anden type eller variant,

3) processen, hvorved flyvebesætninger, som er kvalificeret til én type eller variant, vil blive trænet og kvalificeret til en anden type eller variant,

4) alle gældende krav til nylig erfaring for hver type eller variant.

OPS 1.981

Operation af helikopter og flyvemaskine

Hvis et flyvebesætningsmedlem opererer både helikoptere og flyvemaskiner:

1) skal luftfartsforetagendet sikre, at helikopter- og flyvemaskineoperationerne begrænses til én type af hver.

2) Luftfartsforetagendet skal i driftshåndbogen angive egnede procedurer og/eller operationelle begrænsninger, som er godkendt af Myndigheden.

OPS 1.985

Uddannelsesdokumentation

Luftfartsforetagendet skal:

1) føre fortegnelser over hele den i OPS 1.945, 1.955, 1.965, 1.968 og 1.975 angivne træning, kontrol og kvalificering, som et flyvebesætningsmedlem gennemgår, og

2) efter anmodning stille dokumentationen for alle omstillingskurser og al tilbagevendende træning og kontrol til rådighed for det pågældende flyvebesætningsmedlem.

Bilag 1 til OPS 1.940

Afløsning af flyvebesætningsmedlemmer under flyvning

a) Et flyvebesætningsmedlem kan under flyvningen afløses fra sine opgaver ved flyvestyringssystemerne af et andet behørigt kvalificeret flyvebesætningsmedlem.

b) *Afløsning af luftfartøjschefen*

Luftfartøjschefen kan afløses af:

i) en anden pilot, der er kvalificeret som luftfartøjschef, eller

ii) en luftfartøjschef (PIC), der er kvalificeret som angivet i nedenstående underpunkt c).

c) Mindstekrav til PIC, som afløser luftfartøjschefen:

1) gyldigt ATPL (Airline Transport Pilot Licence),

2) omstillingsuddannelse og -kontrol (herunder typecertificeringstræning) som foreskrevet i OPS 1.945,

3) hele den tilbagevendende træning og kontrol, som foreskrives i OPS 1.965,

4) nylig erfaring som foreskrevet i OPS 1.970,

5) bevis for PIC-rutekendskab (PIC route competence qualification) som foreskrevet i OPS 1.975, og

6) at kunne operere i rollen som PIC udelukkende i marchhøjde og ikke under FL 200.

d) *Afløsning af andenpiloten*

Andenpiloten kan afløses af:

i) en anden behørigt kvalificeret pilot eller

ii) en andenpilot, som er kvalificeret til afløsning ved marchhøjde som angivet i nedenstående underpunkt e).

e) *Mindstekrav til andenpilot til afløsning ved marchhøjde*

1) gyldigt CPL (Commercial Pilot Licence) med instrumentflyvningskvalifikation,

2) omstillinguddannelse og -kontrol, herunder typecertificeringstræning som foreskrevet i OPS 1.945, dog med undtagelse af kravet til træning i start og landing,

3) hele den tilbagevendende træning og kontrol, som er foreskrevet i OPS 1.965, dog med undtagelse af kravet til træning i start og landing, og

4) at kunne operere i rollen som andenpilot udelukkende ved marchhøjde og ikke under FL 200.

5) Nylig erfaring som foreskrevet i OPS 1.970 er ikke påkrævet. Piloten skal dog gennemføre aktualiserings- og genopfriskningstræning i flyvefærdigheder i flyvesimulator med intervaller, som ikke må overstige 90 dage. Denne genopfriskningstræning kan kombineres med den træning, der foreskrives i OPS 1.965.

f) *Afløsning af systempaneloperatøren*

En systempaneloperatør kan under flyvningen afløses af et besætningsmedlem, som er indehaver af et flyvemaskinistcertifikat, eller af et behørigt kvalificeret flyvebesætningsmedlem, som kan godkendes af Myndigheden.

Bilag 2 til OPS 1.940

FR- eller natoperationer med én pilot

De i OPS 1.94 b) 2 omtalte flyvemaskiner kan opereres af en enkelt pilot i henhold til IFR eller om natten, når følgende krav er opfyldt:

1) Luftfartsforetagendet skal i driftshåndbogen medtage et program for omstillingsuddannelse og tilbagevendende træning af piloter, som omfatter de yderligere krav til en enkeltpilotoperation,

2) cockpitprocedurerne skal især omfatte:

i) motorstyring og håndtering af nødsituationer,

ii) anvendelse af normal, unormal og nødcheckliste,

iii) ATC-kommunikation,

iv) afgangs- og indflyvningsprocedurer,

v) styring af autopilot og

vi) forenklet dokumentation under flyvningen,

3) den tilbagevendende kontrol, som kræves i OPS 1.965, skal udføres i rollen som enkeltpilot i den pågældende flyvemaskinetype eller -klasse i omgivelser, som er repræsentative for operationen,

4) Piloten skal have en minimumsflyvetid på 50 timer på en specifik flytype eller -klasse under IFR, hvoraf 10 timer skal være som luftfartøjschef, og

5) mindstekravet til nylig erfaring for en pilot, der er engageret i en enkeltpilotoperation i henhold til IFR eller om natten, er 5 IFR-flyvninger, inklusive 3 instrumentindflyvninger udført i løbet af de foregående 90 dage på den pågældende flyvemaskinetype eller -klasse i rollen som enkeltpilot. Dette krav kan erstattes af en IFR-instrumentindflyvningsprøve på den pågældende flyvemaskinetype eller -klasse.

Bilag 1 til OPS 1.945

Luftfartsforetagendets omstillingskursus

a) Luftfartsforetagendets omstillingskursus skal omfatte:

1) teorikursus og -kontrol, inklusive flyvemaskinesystemer, normale og unormale procedurer og nødprocedurer,

2) nød- og sikkerhedsudstyrstræning og -kontrol, som skal være fuldført, inden flyvetræningen påbegyndes,

3) uddannelse i forvaltning af besætningsressourcer,

4) flyvemaskine/flyvesimulatortræning og -kontrol og

5) ruteflyvning under tilsyn og rutekontrol.

b) Omstillingskurset skal gennemføres i den rækkefølge, der er angivet i ovenstående underpunkt a).

c) Hvis et flyvebesætningsmedlem ikke tidligere har gennemført luftfartsforetagendets omstillingskursus, skal luftfartsforetagendet sikre, at flyvebesætningsmedlemmet i tillæg til ovenstående underpunkt a) gennemgår almindelig førstehjælpstræning og, hvis dette er relevant, træning i procedurerne for nødlanding på vandet under anvendelse af udstyret i vand.

Bilag 1 til OPS 1.965

Tilbagevendende træning og kontrol — piloter

a) *Tilbagevendende træning*

Den tilbagevendende træning skal omfatte:

1) Teori- og genopfriskningstræning

i) Programmet for teori- og genopfriskningstræning skal omfatte:

A) flyvemaskinesystemer,

B) operationelle procedurer og krav inklusive afisning/forebyggelse af isdannelse på jorden samt en pilots uarbejdsdygtighed og

C) gennemgang af havari/hændelse.

ii) Kendskab til teori- og genopfriskningstræning skal kontrolleres ved hjælp af et spørgeskema eller andre egnede metoder.

2) Flyvemaskine/flyvesimulatortræning

i) Programmet for flyvemaskine/flyvesimulatortræning skal være udarbejdet således, at alle større svigt i flyvemaskinesystemer og hermed forbundne procedurer vil være blevet dækket i den foregående treårige periode.

ii) Hvis der udføres manøvrer med udfald af en motor i en flyvemaskine, skal der simuleres motorsvigt.

iii) Flyvemaskine/flyvesimulatortræning kan kombineres med luftfartsforetagendets duelighedsprøve.

3) Nød- og sikkerhedsudstyrstræning

i) Programmet for nød- og sikkerhedsudstyrstræning kan kombineres med nød- og sikkerhedsudstyrskontrol og skal udføres i en flyvemaskine eller i en egnet alternativ træningsanordning.

ii) Programmet for nød- og sikkerhedsudstyrstræning skal hvert år omfatte følgende:

A) faktisk påtagning af en redningsvest, hvor en sådan er monteret,

B) faktisk påtagning af åndedrætsværn,

C) faktisk betjening af ildslukkere,

D) instruktion i placering og anvendelse af alt nød- og sikkerhedsudstyr om bord på flyvemaskinen,

E) instruktion i placering og anvendelse af alle former for udgange og

F) sikkerhedsprocedurer.

iii) Træningsprogrammet skal hvert tredje år omfatte følgende:

A) faktisk betjening af alle former for udgange,

B) demonstration af den metode, der anvendes til at betjene en slidske, hvor en sådan er monteret,

C) faktisk brandbekæmpelse ved hjælp af udstyr, som er repræsentativt for udstyret om bord på flyvemaskinen, af en faktisk eller simuleret brand, dog kan der i tilfælde af halonslukkere anvendes en alternativ metode, som kan godkendes af Myndigheden,

D) virkningerne af røg i et lukket område og faktisk brug af alt relevant udstyr i et simuleret røgfyldt miljø,

E) faktisk håndtering af pyroteknik, virkelig eller simuleret, hvis dette er monteret, og

F) demonstration i brugen af redningsflåde(r), hvis den/disse er monteret.

4) Uddannelse i forvaltning af besætningsressourcer

b) *Tilbagevendende kontrol*

Den tilbagevendende kontrol skal omfatte:

1) luftfartsforetagendets duelighedsprøver,

i) Luftfartsforetagendets duelighedsprøver skal, hvor dette er relevant, omfatte følgende manøvrer:

A) afbrudt start, når der er en flyvesimulator til rådighed, og ellers udelukkende »berøringsøvelser« (touch drills),

B) start med motorsvigt mellem V_1 og V_2 eller så snart sikkerhedshensynene tillader det,

C) præcisionsinstrumentindflyvning til minima med i tilfælde af flermotorede flyvemaskiner - én motor ude af drift,

D) ikke-præcisionsindflyvning til minima,

E) overskydning på instrumenter fra minima med — i tilfælde af flermotorede flyvemaskiner — én motor ude af drift og

F) landing med én motor ude af drift. For enmotorede flyvemaskiner kræves der udført en øvelsesnødlanding.

ii) Hvis der udføres manøvrer med udfald af en motor i en flyvemaskine, skal der simuleres motorsvigt.

iii) I tillæg til de i ovenstående underpunkt i) A) til F) foreskrevne afprøvninger skal de gældende krav til udstedelse af flyvebesætningscertifikater opfyldes hver 12. måned og kan kombineres med luftfartsforetagendets duelighedsprøve.

iv) For en pilot, som udelukkende udfører VFR-flyvninger, kan den i ovenstående underpunkt i) C) til E) foreskrevne kontrol undlades, dog med undtagelse af en indflyvning og overskydning i en flermotoret flyvemaskine med én motor ude af drift.

v) Luftfartsforetagendets duelighedsprøver skal udføres af en typecertificeringseksaminator.

2) Nød- og sikkerhedsudstyrskontrol

De områder, der skal kontrolleres, er de områder, hvori der er trænet i overensstemmelse med ovenstående underpunkt a) 3.

3) Rutekontrol

i) Rutekontrollerne skal påvise evnen til på tilfredsstillende måde at udføre en fuldstændig ruteflyvning inklusive procedurerne før og efter flyvningen og anvendelse af det til rådighed værende udstyr som angivet i driftshåndbogen.

ii) Der skal foretages en bedømmelse af flyvebesætningens kvalifikationer med hensyn til forvaltning af besætningsressourcer.

iii) Når piloter pålægges opgaver som flyvende pilot og ikke-flyvende pilot, skal de kontrolleres i begge funktioner.

iv) Rutekontrollerne skal gennemføres i en flyvemaskine.

v) Rutekontrollerne skal udføres af luftfartøjschefer, som er udpeget af luftfartsforetagendet, og som kan godkendes af Myndigheden.

Bilag 2 til OPS 1.965

Tilbagevendende træning og kontrol — systempaneloperatører

a) Den tilbagevendende træning og kontrol af systempaneloperatører skal opfylde kravene til piloter samt eventuelle yderligere specifikke opgaver, dog udelades de punkter, som ikke finder anvendelse på systempaneloperatører.

b) Den tilbagevendende træning og kontrol af systempaneloperatører skal så vidt muligt finde sted sideløbende med, at en pilot gennemgår tilbagevendende træning og kontrol.

c) En rutekontrol skal udføres af en luftfartøjschef, som er udpeget af luftfartsforetagendet, og som kan godkendes af Myndigheden, eller af en typecertificeringsinstruktør eller -eksaminator af systempaneloperatører.

Bilag 1 til OPS 1.968

Pilotkvalificering til at operere i begge pilotsæder

a) Luftfartøjschefer, hvis opgaver også kræver, at de opererer i højre sæde og udfører andenpilotopgaver, eller luftfartøjschefer, som skal udføre trænings- eller eksaminationsopgaver fra højre sæde, skal gennemføre yderligere træning og kontrol som angivet i driftshåndbogen sideløbende med luftfartsforetagendets duelighedsprøver, der er foreskrevet i OPS 1.965 b). Denne yderligere træning skal mindst omfatte følgende:

1) svigt af en motor under start,

2) indflyvning og overskydning med en motor ude af drift og

3) landing med en motor ude af drift.

b) Hvis der udføres manøvrer med udfald af en motor i en flyvemaskine, skal der simuleres motorsvigt.

c) Ved operation i højre sæde skal den i OPS krævede kontrol af operation i venstre sæde endvidere være gyldig og aktuel.

d) En pilot, der afløser luftfartøjschefen som PIC, skal sideløbende med luftfartsforetagendets duelighedsprøver, som foreskrives i OPS 1.965 b), demonstrere praktisk udførelse af øvelser (practice of drills) og procedurer, som ellers ville henhøre under luftfartøjschefens ansvarsområde i egenskab af PIC. Hvis forskellene mellem venstre og højre sæde ikke er væsentlige (f.eks. på grund af anvendelse af autopilot), kan øvelsen udføres i begge sæder.

e) En pilot, som ikke er luftfartøjschefen, og som gør tjeneste i venstre sæde, skal sideløbende med luftfartsforetagendets duelighedsprøver, som foreskrives i OPS 1.965 b), demonstrere praktisk udførelse af øvelser og procedurer, som ellers ville henhøre under luftfartøjschefens ansvarsområde i egenskab af ikke-flyvende pilot. Hvis forskellene mellem venstre og højre sæde ikke er væsentlige (f.eks. på grund af anvendelse af autopilot), kan øvelsen udføres i begge sæder.

Bilag 1 til OPS 1.980

Operation på mere end én type eller variant

a) Hvis et flyvebesætningsmedlem opererer mere end én flyvemaskinetype eller -variant inden for en eller flere certifikatpåtegninger (type - flerpilot), skal luftfartsforetagendet sikre:

1) at den minimumsflyvebesætning, som er angivet i driftshåndbogen, er den samme for hver type eller variant, der skal opereres,

2) at et flyvebesætningsmedlem ikke opererer mere end to flyvemaskinetyper eller -varianter, hvortil der kræves en særskilt certifikatpåtegning, og

3) at der i en given flyvetjenesteperiode kun flyves med flyvemaskiner inden for én certifikatpåtegning, medmindre luftfartsforetagendet har udarbejdet procedurer, som sikrer tilstrækkelig tid til forberedelse.

b) Hvis et flyvebesætningsmedlem opererer mere end én klasse, type eller variant af en flyvemaskine (klasse- og/eller type - enkeltpilot) men ikke inden for en enkelt certifikatpåtegning, skal luftfartsforetagendet overholde følgende:

1) Et flyvebesætningsmedlem må ikke operere mere end:

i) tre typer eller varianter af flyvemaskiner med stempelmotorer eller

ii) tre typer eller varianter af flyvemaskiner med turbopropmotorer eller

iii) en type eller variant af en flyvemaskine med turbopropmotorer og en type eller variant af en flyvemaskine med stempelmotorer eller

iv) en type eller variant af en flyvemaskine med turbopropmotorer og en hvilken som helst flyvemaskine inden for en bestemt klasse.

2) OPS 1.965 for hver type eller variant, der opereres, medmindre luftfartsforetagendet har indført specifikke procedurer og/eller operationelle begrænsninger, som kan godkendes af Myndigheden.

c) Hvis et flyvebesætningsmedlem opererer mere end en type eller variant af en flyvemaskine (type — enkeltpilot og type — flerpilot) men ikke inden for en enkelt certifikatpåtegning, skal luftfartsforetagendet overholde følgende:

1) ovenstående underpunkt a) 1, a) 2 og a) 3,

2) nedenstående underpunkt d).

d) Hvis et flyvebesætningsmedlem opererer mere end en type eller variant af en flyvemaskine (type — flerpilot) men ikke inden for en enkelt certifikatpåtegning, skal luftfartsforetagendet overholde følgende:

1) ovenstående underpunkt a) 1, a) 2 og a) 3,

2) Før udøvelse af rettighederne i henhold til 2 certifikatpåtegninger:

i) skal flyvebesætningsmedlemmer have gennemført luftfartsforetagendets duelighedsprøve to på hinanden følgende gange og skal have 500 timer i den relevante besætningsposition inden for erhvervsmæssige lufttransportflyvninger hos det samme luftfartsforetagende.

ii) Såfremt en pilot har erfaring hos et luftfartsforetagende og udøver rettighederne i henhold til 2 certifikatpåtegninger og dernæst forfremmes til luftfartøjschef hos det samme luftfartsforetagende på én af de pågældende typer, er den krævede minimumserfaring som luftfartøjschef 6 måneder og 300 timer, og piloten skal have gennemført foretagendets duelighedsprøve 2 på hinanden følgende gange, før den pågældende igen er berettiget til at udøve rettighederne i henhold til 2 certifikatpåtegninger.

3) Før flyvebesætningsmedlemmer påbegynder træning til og operation af en anden type eller variant, skal de have gennemført 3 måneders og 150 timers flyvning på basisflyvemaskinen, og dette skal omfatte mindst én duelighedsprøve.

4) Efter fuldførelse af den første rutekontrol på den nye type skal der præsteres 50 timers flyvning eller 20 sektorer udelukkende på flyvemaskiner med den nye typecertificering.

5) OPS 1.970 for hver type, der opereres, medmindre Myndigheden har tilladt godskrivning i overensstemmelse med nedenstående underpunkt 7.

6) Den periode, inden for hvilken der kræves ruteflyvningserfaring på hver type, skal være angivet i driftshåndbogen.

7) Hvis der søges om godskrivning for at nedsætte kravene til træning, kontrol og nylig erfaring mellem flyvemaskinetyper, skal luftfartsforetagendet over for Myndigheden påvise, hvilke punkter det ikke er nødvendigt at gentage på hver type eller variant på grund af ligheder.

i) OPS 1.965 b) kræver, at luftfartsforetagendets duelighedsprøve udføres to gange hvert år. Hvis der tillades godskrivning i overensstemmelse med ovenstående underpunkt 7, så luftfartsforetagendets duelighedsprøver kan alternere mellem de to typer, giver hver duelighedsprøve luftfartsforetagendets duelighedsprøve for den anden type fornyet gyldighed. Under forudsætning af, at perioden mellem certifikatduelighedsprøver ikke overstiger den periode, som er foreskrevet i de gældende bestemmelser for udstedelse af flyvebesætningscertifikater for hver type, er de gældende krav til udstedelse af flyvebesætningscertifikater opfyldt. Endvidere skal den relevante og godkendte tilbagevendende træning være angivet i driftshåndbogen.

ii) OPS 1.965 c) kræver en rutekontrol hvert år. Hvis der tillades godskrivning i overensstemmelse med ovenstående underpunkt 7, så rutekontrollerne kan alternere mellem typer eller varianter, giver hver rutekontrol rutekontrollen for den anden type eller variant fornyet gyldighed.

iii) Årlig træning Den årlige nød- og sikkerhedsudstyrstræning og -kontrol skal dække alle krav til hver type.

8) OPS 1.965 for hver type eller variant, som opereres, medmindre Myndigheden har tilladt godskrivning i overensstemmelse med ovenstående underpunkt 7.

e) Hvis et flyvebesætningsmedlem opererer kombinationer af flyvemaskinetyper eller -varianter (klasse — enkeltpilot og type — flerpilot), skal luftfartsforetagendet godtgøre, at der er godkendt specifikke procedurer og/eller operationelle begrænsninger i overensstemmelse med OPS 1.980 d).

SUBPART O

KABINEBESÆTNING

OPS 1.988

Anvendelsesområde

Luftfartsforetagendet skal sikre, at alle besætningsmedlemmer, som ikke er flyvebesætningsmedlemmer, og som luftfartsforetagendet har tildelt opgaver i passagerkabinen i en flyvemaskine, overholder kravene i denne Subpart samt de gældende sikkerhedsregler. Undtaget herfra er dog yderligere besætningsmedlemmer, som udelukkende er pålagt ikkesikkerhedsrelaterede opgaver.

OPS 1.990

Kabinebesætningens antal og sammensætning

a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine med en maksimal godkendt passagerkonfiguration på flere end 19 sæder, når der befordres én eller flere passagerer, medmindre besætningen omfatter mindst ét kabinebesætningsmedlem med det formål at udføre opgaver, som er angivet i driftshåndbogen, og som vedrører hensynet til passagerernes sikkerhed.

b) Ved overholdelse af ovenstående underpunkt a) skal luftfartsforetagendet sikre, at mindsteantallet af kabinebesætningsmedlemmer er det største af følgende antal:

1) et kabinebesætningsmedlem for hver 50 eller påbegyndt 50 passagersæder, som er installeret på samme dæk i flyvemaskinen, eller

2) det antal kabinebesætningsmedlemmer, som deltog aktivt i den pågældende nødevakueringsdemonstration i flyvemaskinens kabine, eller som antages at have deltaget i den relevante analyse. Hvis den maksimale godkendte passagerkonfiguration er mindst 50 sæder mindre end det antal sæder, der blev evakueret under demonstrationen, kan antallet af kabinebesætningsmedlemmer dog nedsættes med 1 for hvert multiplum af 50 sæder, som den maksimale godkendte passagersædekonfiguration er mindre end den certificerede maksimumkapacitet.

c) Myndigheden kan under særlige omstændigheder kræve, at et luftfartsforetagende i besætningen medtager yderligere kabinebesætningsmedlemmer.

d) Luftfartsforetagendet skal sikre, at kravene i Subpart O overholdes, når foretagendet antager kabinebesætningsmedlemmer, som er selvstændige og/eller arbejder freelance eller på deltid. I denne henseende skal der lægges særlig vægt på det samlede antal flyvemaskinetyper eller -varianter, som et kabinebesætningsmedlem må flyve med henblik på erhvervsmæssig lufttransport, og som ikke må overstige de krav, der foreskrives i OPS 1.1030, herunder også når et andet luftfartsforetagende gør brug af tjenesteydelser fra den pågældende.

1) at antallet af passagerer er nedsat i overensstemmelse med de procedurer, der er angivet i driftshåndbogen, og

2) at der indsendes en rapport til Myndigheden efter fuldførelsen af flyvningen.

e) Luftfartsforetagendet skal sikre, at kravene i Subpart O opfyldes, når foretagendet antager kabinebesætningsmedlemmer, som er selvstændige og/eller arbejder freelance eller på deltid. Der skal i denne henseende lægges særlig vægt på det samlede antal flyvemaskinetyper eller -varianter, som et kabinebesætningsmedlem må flyve med henblik på erhvervsmæssig lufttransport, og som ikke må overstige de krav, der foreskrives i OPS 1.1030, herunder også når et andet luftfartsforetagende gør brug af tjenesteydelser fra den pågældende.

OPS 1.995

Mindstekrav

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert kabinebesætningsmedlem opfylder de gældende krav til minimumsalder og sundhed.

b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert kabinebesætningsmedlem er kvalificeret til at udføre sine opgaver i overensstemmelse med de procedurer, der er angivet i driftshåndbogen.

OPS 1.1000

Overordnede kabinebesætningsmedlemmer

a) Luftfartsforetagendet skal udpege et overordnet kabinebesætningsmedlem, når mere end ét kabinebesætningsmedlem gør tjeneste.

b) Det overordnede kabinebesætningsmedlem er ansvarlig over for luftfartøjschefen for udførelse og koordinering af de(n) kabinesikkerheds- og nødprocedure(r), som er angivet i driftshåndbogen.

c) Når OPS 1.990 kræver, at der medføres mere end ét kabinebesætningsmedlem, må luftfartsforetagendet ikke udpege en person til stillingen som overordnet kabinebesætningsmedlem, medmindre den pågældende person har mindst ét års erfaring som operationel kabinebesætningsmedlem og har fuldført en relevant uddannelse.

d) Luftfartsforetagendet skal fastsætte procedurer for udvælgelse af det næste mest egnede kabinebesætningsmedlem til funktionen som overordnet kabinebesætningsmedlem i tilfælde af, at det udpegede overordnede kabinebesætningsmedlem bliver uarbejdsdygtigt. Disse procedurer skal kunne godkendes af Myndigheden og tage hensyn til det pågældende kabinebesætningsmedlems operationelle erfaring.

OPS 1.1005

Grunduddannelse

Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert kabinebesætningsmedlem i overensstemmelse med de gældende krav fuldfører en grunduddannelse, som er godkendt af Myndigheden, og er indehaver af et erhvervskvalifikationsbevis (attestation of professional competence), som beskriver den uddannelse, det pågældende kabinebesætningsmedlem har fuldført med vellykket resultat.

OPS 1.1010

Omstillings- og forskelsuddannelse

Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert kabinebesætningsmedlem har fuldført en relevant uddannelse i overensstemmelse med de gældende regler og som angivet i driftshåndbogen, inden den pågældende varetager anviste opgaver i overensstemmelse med følgende:

1) Omstillingskursus

Kabinebesætningsmedlemmet skal fuldføre et omstillingskursus, inden den pågældende:

i) første gang af luftfartsforetagendet udpeges til at gøre tjeneste som kabinebesætningsmedlem eller

ii) udpeges til at gøre tjeneste på en anden flyvemaskinetype samt

2) Forskelstræning

Der skal fuldføres forskelsuddannelse, inden der gøres tjeneste:

i) på en variant af en flyvemaskinetype, som opereres på det pågældende tidspunkt, eller

ii) på aktuelt opererede typer eller varianter af flyvemaskiner, hvor der forefindes forskelligt sikkerhedsudstyr, forskellig placering af sikkerhedsudstyr, eller hvor de almindelige procedurer eller nødprocedurerne er forskellige.

OPS 1.1012

Rutineopbygningsflyvninger

Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert kabinebesætningsmedlem efter fuldført omstillingstræning gennemgår en rutineopbygning, inden den pågældende gør tjeneste som del af det mindsteantal kabinebesætningsmedlemmer, der kræves i OPS 1.990 b).

OPS 1.1015

Tilbagevendende træning

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert kabinebesætningsmedlem i overensstemmelse med de gældende krav gennemgår tilbagevendende træning, som omfatter de opgaver, der er pålagt hvert kabinebesætningsmedlem under almindelige procedurer og nødprocedurer, samt øvelser, som er relevante for de(n) type(r) og/eller — variant(er) af en flyvemaskine, på hvilken de gør tjeneste.

b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at programmet for tilbagevendende træning og kontrol, som er godkendt af Myndigheden, omfatter teoretisk og praktisk undervisning samt individuelle øvelser.

c) Gyldighedsperioden for tilbagevendende træning samt den hermed forbundne kontrol, som kræves i OPS 1.1025, er 12 kalendermåneder plus den resterende del af udstedelsesmåneden. Hvis beviset er udstedt inden for de sidste 3 kalendermåneder af gyldighedsperioden for en foregående kontrol, regnes gyldighedsperioden fra udstedelsesdatoen til 12 kalendermåneder efter udløbsdatoen for den foregående kontrol.

OPS 1.1020

Genopfriskningstræning

(se bilag 1.1020 til OPS 1.001)

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert kabinebesætningsmedlem, som ikke har gjort flyvetjeneste i mere end 6 måneder, og som stadig er omfattet af gyldighedsperioden for den tidligere kontrol, som kræves i OPS 1.1025 b) 3, fuldfører den i driftshåndbogen anførte genopfriskningstræning som foreskrevet i bilag 1 til OPS 1.1020.

b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at et kabinebesætningsmedlem, som ikke har været fraværende fra al flyvetjeneste, men hvor denne tjeneste ikke har omfattet opgaver på en bestemt flyvemaskinetype inden for de forudgående 6 måneder som krævet i OPS 1.990 b), inden vedkommende varetager disse opgaver på den pågældende flyvemaskinetype, enten:

1) gennemfører genopfriskningstræning på den pågældende type eller

2) opererer to rutinegenopbygningssektorer under erhvervsmæssige flyvninger på den pågældende type.

OPS 1.1025

Kontrol

Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert kabinebesætningsmedlem under eller efter fuldførelsen af den uddannelse, som kræves i OPS 1.1010 og 1.1015, gennemgår en kontrol, som omfatter den træning, de har modtaget, for at bekræfte den pågældendes duelighed ved udførelse af almindelige sikkerhedsopgaver og beredskabsopgaver. Denne kontrol skal udføres af personale, som kan godkendes af Myndigheden.

OPS 1.1030

Operation på mere end én type eller variant

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert kabinebesætningsmedlem ikke gør tjeneste på mere end tre flyvemaskinetyper. Dog kan et kabinebesætningsmedlem med Myndighedens godkendelse gøre tjeneste på fire flyvemaskinetyper, under forudsætning af, at mindst to af typerne har tilsvarende sikkerhedsudstyr og nødprocedurer.

b) Med henblik på ovenstående underpunkt a) betragtes varianter af en flyvemaskinetype som forskellige typer, såfremt de ikke har ligheder på alle følgende områder:

1) betjening af nødudgange,

2) sikkerhedsudstyrets placering og type og

3) nødprocedurer.

OPS 1.1035

Uddannelsesdokumentation

Luftfartsforetagendet skal:

1) føre fortegnelser over hele den i OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015, 1.1020 og 1.1025 krævede træning og kontrol og

2) efter anmodning stille dokumentationen for alle omstillingskurser og al tilbagevendende træning og kontrol til rådighed for det pågældende kabinebesætningsmedlem.

Bilag 1 til OPS 1.1020

Genopfriskningskurser

Luftfartsforetagendet skal sikre, at genopfriskningstræningen udføres af behørigt kvalificerede personer og for hvert kabinebesætningsmedlem som minimum omfatter:

1) nødprocedurer inklusive pilotens uarbejdsdygtig,

2) evakueringsprocedurer inklusive metoder for styring af folkemasser,

3) betjening og faktisk åbning af alle almindelige udgange og alle nødudgange til evakuering af passagerer i en flyvemaskine eller i en repræsentativ træningsanordning,

4) demonstration af betjeningen af alle andre udgange inklusive vinduerne i cockpittet og

5) placering og håndtering af nødudstyr, herunder iltsystemer, samt påtagning af redningsveste, bærbare iltforsyningsenheder og åndedrætsværn.

SUBPART P

HÅNDBØGER, LOGS OG DOKUMENTATION

OPS 1.1040

Almindelige bestemmelser om driftshåndbøger

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at driftshåndbogen indeholder alle de instruktioner og informationer, som er nødvendige, for at det operative personale kan udføre sine opgaver.

b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at driftshåndbogens indhold, herunder alle ændringer og revideringer, ikke strider mod bestemmelserne i driftstilladelsen (AOC) eller andre gældende bestemmelser og kan godkendes af eller, hvor det er relevant, er godkendt af Myndigheden.

c) Medmindre andet er godkendt af Myndigheden eller foreskrevet i national ret, skal luftfartsforetagendet udarbejde driftshåndbogen på engelsk. Endvidere kan luftfartsforetagendet oversætte håndbogen helt eller delvist til et andet sprog og anvende denne helt eller delvist på det pågældende sprog.

d) Skulle det blive nødvendigt for luftfartsforetagendet at udarbejde nye driftshåndbøger eller større dele/bind heraf, skal foretagendet overholde ovenstående underpunkt c). I alle andre tilfælde skal luftfartsforetagendet opfylde ovenstående underafsnit c) hurtigst muligt og i intet tilfælde senere end den 1. december 2000.

e) Luftfartsforetagendet kan udgive driftshåndbogen i særskilte bind.

f) Luftfartsforetagendet skal sikre, at alt operativt personale har let adgang til et eksemplar af hver del af driftshåndbogen, som er relevant for det pågældende personales opgaver. Endvidere skal luftfartsforetagendet til hvert besætningsmedlem udlevere et personligt eksemplar af driftshåndbogens del A og B eller afsnit herfra, som er relevante for selvstudium.

g) Luftfartsforetagendet skal sikre, at driftshåndbogen ændres eller revideres, så instruktionerne og informationerne, som er indeholdt heri, til stadighed holdes ajourført. Luftfartsforetagendet skal sikre, at alt operativt personale gøres bekendt med de ændringer, som er relevante for det pågældende personales opgaver.

h) Enhver indehaver af en driftshåndbog eller af relevante dele af en driftshåndbog skal holde denne/disse ajour med de ændringer eller revisioner, som udleveres af luftfartsforetagendet.

i) Luftfartsforetagendet skal på forhånd tilsende Myndigheden påtænkte ændringer og revisioner inden disses ikrafttrædelsesdato. Såfremt ændringen vedrører en given del af driftshåndbogen, som skal godkendes i overensstemmelse med OPS, skal en sådan godkendelse indhentes, inden ændringen træder i kraft. Når der af sikkerhedshensyn kræves øjeblikkelige ændringer eller revisioner, kan disse offentliggøres og finde anvendelse umiddelbart, under forudsætning af, at der er ansøgt om en eventuel påkrævet godkendelse.

j) Luftfartsforetagendet skal indarbejde alle ændringer og revisioner, som kræves af Myndigheden.

k) Luftfartsforetagendet skal sikre, at informationer, som er taget fra godkendte dokumenter, og enhver ændring af således godkendte informationer er korrekt gengivet i driftshåndbogen, og at driftshåndbogen ikke indeholder informationer, som er i strid med noget godkendt dokument. Dette krav udelukker dog ikke, at luftfartsforetagendet kan anvende mere forsigtige data og procedurer.

l) Luftfartsforetagendet skal sikre, at driftshåndbogens indhold præsenteres i en form, i hvilken oplysningerne kan anvendes uden vanskeligheder.

m) Luftfartsforetagendet kan af Myndigheden få tilladelse til at præsentere driftshåndbogen eller dele heraf i en anden form end i en trykt papirudgave. I sådanne tilfælde skal der sikres et acceptabelt tilgængeligheds-, brugbarheds- og pålidelighedsniveau.

n) Brugen af en forkortet udgave af driftshåndbogen fritager ikke luftfartsforetagendet for at overholde kravene i OPS 1.130.

OPS 1.1045

Driftshåndbog struktur og indhold

(se bilag 1.1045 til OPS 1.001)

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at den overordnede struktur i driftshåndbogen er som følger:

Del A: Generelt/grundlæggende

Denne del skal omfatte alle ikke-typerelaterede regler, instruktioner og procedurer, som kræves for en sikker operation.

Del B: Operative forhold vedrørende flyvemaskinen

Denne del skal omfatte alle de typerelaterede instruktioner og procedurer, som kræves for en sikker operation. I denne del skal der tages hensyn til alle forskelle mellem typer, varianter eller individuelle fly, som luftfartsforetagendet anvender.

Del C: Instruktioner og informationer vedrørende ruter og flyvepladser

Denne del skal omfatte alle de instruktioner og informationer, som kræves vedrørende operationsområdet.

Del D: Uddannelse

Denne del skal omfatte alle de personaleuddannelsesinstruktioner, som kræves for en sikker operation.

b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at driftshåndbogens indhold er i overensstemmelse med bilag 1 til OPS 1.1045 og er relevant for operationsområdet og operationstypen.

c) Luftfartsforetagendet skal sikre, at driftshåndbogens struktur i enkeltheder kan godkendes af Myndigheden.

OPS 1.1050

Flyvehåndbog

Luftfartsforetagendet skal udarbejde en gældende godkendt flyvehåndbog eller et tilsvarende dokument for hver flyvemaskine, som luftfartsforetagendet opererer.

OPS 1.1055

Rejselogbog

a) Luftfartsforetagendet skal opbevare følgende informationer for hver flyvning i form af en rejselogbog (Journey Log):

1) flyvemaskinens registrering,

2) dato,

3) besætningsmedlemmets/-medlemmernes navn(e),

4) besætningmedlemmets/-medlemmernes tildelte opgaver,

5) afgangssted,

6) ankomststed,

7) afgangstidspunkt (off-block time),

8) ankomsttidspunkt (on-block time),

9) antal timers flyvning,

10) flyvningens art,

11) hændelser, (eventuelle) observationer og

12) luftfartøjschefens underskrift (eller tilsvarende).

b) Luftfartsforetagendet kan af Myndigheden gives tilladelse til ikke at føre en rejselogbog eller dele heraf, hvis de relevante oplysninger foreligger i andre dokumenter.

c) Luftfartsforetagendet skal sikre, at alle registreringer foretages løbende, og at de er i blivende form.

OPS 1.1060

Operationel flyveplan

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at den operationelle flyveplan, som anvendes, og de registreringer, der foretages under flyvningen, indeholder følgende:

1) flyvemaskinens registrering,

2) flyvemaskinens type og variant,

3) dato for flyvningen,

4) flyvningens identifikation,

5) flyvebesætningsmedlemmernes navne,

6) flyvebesætningsmedlemmernes tildelte opgaver,

7) afgangssted,

8) afgangstidspunkt (faktisk off-block time, starttidspunkt),

9) ankomststed (planlagt og faktisk),

10) ankomsttidspunkt (faktisk landingstidspunkt og on-block time),

11) operationstype (ETOPS, VFR, færgeflyvning osv.),

12) rute og rutesegmenter med checkpunkter/waypoints, afstande, tider og beholdne kurser,

13) planlagt marchfart og flyvetider mellem checkpunkter/waypoints, anslåede og faktiske tider over checkpunkter/waypoints,

14) sikkerhedshøjder og minimumsniveauer,

15) planlagte højder og flyveniveauer,

16) brændstofberegninger (dokumentation for kontrol af brændstof under flyvningen),

17) brændstof om bord, når motorerne startes,

18) alternativ(er) for destination og, hvor det er relevant, start og en-route, herunder de oplysninger, som kræves i ovenstående underpunkt 12, 13, 14 og 15,

19) første ATS-flyveplanklarering og efterfølgende genklarering,

20) beregninger ved genplanlægning under flyvningen og

21) de relevante vejroplysninger.

b) Punkter, som er let tilgængelige i anden dokumentation eller fra en acceptabel kilde, eller som er irrelevante for den pågældende operationstype, kan udelades af den operationelle flyveplan.

c) Luftfartsforetagendet skal sikre, at den operationelle flyveplan og anvendelsen af denne er beskrevet i driftshåndbogen.

d) Luftfartsforetagendet skal sikre, at alle registreringer i den operationelle flyveplan foretages løbende, og at de er i blivende form.

OPS 1.1065

Opbevaringsperioder for dokumenter

Luftfartsforetagendet skal sikre, at al dokumentation og alle relevante operationelle og tekniske informationer for hver enkelt flyvning opbevares i de i bilag 1 til OPS 1.1065 foreskrevne perioder.

OPS 1.1070

Luftfartsforetagendets redegørelse for vedligeholdelsesstyring

Luftfartsforetagendet skal udarbejde en gældende godkendt redegørelse for vedligeholdelsesstyringen som foreskrevet i OPS 1.905.

OPS 1.1071

Flyvemaskinens tekniske log

Luftfartsforetagendet skal føre en teknisk log for flyvemaskinen som foreskrevet i OPS 1.915.

Bilag 1 til OPS 1. 1045

Driftshåndbogens indhold

Luftfartsforetagendet skal sikre, at driftshåndbogen indeholder følgende:

A — GENERELT/GRUNDLÆGGENDE

0. ADMINISTRATION OG STYRING AF DRIFTSHÅNDBOGEN

0.1 *Indledning*

a) En erklæring om, at håndbogen opfylder alle gældende bestemmelser og betingelserne og vilkårene i den gældende driftstilladelse.

b) En erklæring om, at håndbogen indeholder operationelle instruktioner, som skal overholdes af det pågældende personale.

c) En fortegnelse over og en kort beskrivelse af de forskellige dele, deres indhold, anvendelsesområde og brug.

d) Forklaringer på og definitioner af begreber og ord, som er nødvendige ved brug af driftshåndbogen.

0.2 *System for ændring og revision*

a) Navn på den ansvarlige for udstedelse og indførelse af ændringer og revisioner.

b) En fortegnelse over ændringer og revisioner med angivelse af indførelses- og ikrafttrædelsesdatoer.

c) En erklæring om, at håndskrevne ændringer og revisioner ikke er tilladt bortset fra situationer, hvor hensynet til sikkerheden kræver øjeblikkelig ændring eller revision.

d) En beskrivelse af systemet for annotation af sider samt disses ikrafttrædelsesdatoer.

e) En fortegnelse over gældende sider.

f) Annotation af ændringer (på tekstsider og så vidt muligt på kort og diagrammer).

g) Midlertidige revisioner.

h) En beskrivelse af distributionssystemet for driftshåndbøger, ændringer og revisioner.

1. ORGANISATION OG ANSVARSOMRÅDER

1.1. *Organisationsstruktur*

En beskrivelse af organisationsstrukturen, herunder en overordnet organisationsplan for selskabet og en organisationsplan for driftsafdelingen. Organisationsplanen skal give et billede af forholdet mellem driftsafdelingen og selskabets øvrige afdelinger. Organisationsplanen skal navnlig vise underordningen og rapporteringslinjerne for alle divisioner, afdelinger osv., som vedrører sikkerheden ved flyveoperationer.

1.2. *Udpegede stillingsindehavere*

Navnet på hver udpeget stillingsindehaver, som er ansvarlig for flyveoperationer, vedligeholdelsessystemet, uddannelse af besætning og ground operationer som foreskrevet i OPS 1.175 i). Der skal heri indgå en beskrivelse af de pågældendes funktioner og ansvarsområder.

1.3. *Ansvar og pligter for personalet i driftsledelsen (operations management)*

En beskrivelse af de pligter, det ansvar og de beføjelser, driftsledelsens personale har vedrørende sikkerheden ved flyveoperationer og overholdelsen af de gældende bestemmelser.

1.4. *Luftfartøjschefens beføjelser, pligter og ansvar*

En redegørelse, som definerer luftfartøjschefens beføjelser, pligter og ansvar.

1.5. *Pligter og ansvar for andre besætningsmedlemmer end luftfartøjschefen*

2. OPERATIONEL KONTROL OG TILSYN

2.1. *Luftfartsforetagendets tilsyn med driften*

En beskrivelse af luftfartsforetagendets system for tilsyn med driften (se OPS 1.175 g)). Af denne beskrivelse skal det fremgå, hvorledes der føres tilsyn med flyveoperationernes sikkerhed og besætningens kvalifikationer. Navnlig skal de procedurer, der er forbundet med følgende punkter, beskrives:

a) gyldigheden af certifikater og beviser,

b) det operative personales kompetence og

c) styring, analyse og opbevaring af registreringer, flyvedokumentation, yderligere oplysninger og data.

2.2. *System for bekendtgørelse af yderligere operationelle instruktioner og oplysninger*

En beskrivelse af ethvert system for bekendtgørelse af oplysninger, som kan være af operationel art, men som supplerer informationerne i driftshåndbogen. Anvendelsesområdet for disse oplysninger og ansvaret for bekendtgørelsen af disse skal medtages.

2.3. *Program for forebyggelse af havarier og for flyvesikkerhed*

En beskrivelse af de vigtigste aspekter af programmet for flyvesikkerhed.

2.4. *Operationel kontrol*

En beskrivelse af de procedurer og det ansvar, som kræves for at udøve operationel kontrol med hensyn til flyvesikkerhed.

2.5. *Myndighedens beføjelser*

En beskrivelse af Myndighedens beføjelser.

3. KVALITETSSYSTEM

En beskrivelse af det indførte kvalitetssystem, der som minimum skal omfatte:

a) en kvalitetspolitik,

b) en beskrivelse af kvalitetssystemets organisation og

c) arbejds- og ansvarsfordelingen.

4. BESÆTNINGENS SAMMENSÆTNING

4.1. *Besætningens sammensætning*

En beskrivelse af den metode, der bestemmer besætningernes sammensætning, under hensyn til følgende:

a) den type af flyvemaskine, der anvendes,

b) området for og typen af den operation, der udføres,

c) flyvningens fase,

d) mindstekravet til antal besætningsmedlemmer og den planlagte flyvetjenesteperiode,

e) besætningsmedlemmernes erfaring (samlet og opgjort efter type), nylig erfaring (recency) og kvalifikationer,

f) udpegelsen af luftfartøjschefen og, hvis flyvningens varighed kræver det, procedurerne for afløsning af luftfartøjschefen eller andre medlemmer af flyvebesætningen (se bilag 1 til OPS 1.940) og

g) udpegelsen af det overordnede kabinebesætningsmedlem og, hvis flyvningens varighed kræver det, procedurerne for afløsning af det overordnede kabinebesætningsmedlem og et eventuelt andet kabinebesætningsmedlem.

4.2. *Udpegelse af luftfartøjschefen*

De gældende bestemmelser for udpegelsen af luftfartøjschefen.

4.3. *Flyvebesætningens uarbejdsdygtighed*

Instruktioner vedrørende overdragelse af kommandoen i tilfælde af uarbejdsdygtighed blandt flyvebesætningen.

4.4. *Operation af mere end én type*

En redegørelse, som viser, hvilke flyvemaskiner der betragtes som tilhørende samme type med henblik på:

a) planlægning af flyvebesætning og

b) kabinebesætning.

5. KVALIFIKATIONSKRAV

5.1. En beskrivelse af de certifikater, beviser, kvalifikationer/den kompetence (f.eks. kendskab til ruter og flyvepladser), erfaring, træning, de aflagte kontrolprøver og den nylige erfaring, som kræves, for at det operative personale kan udføre sine opgaver. Der skal tages hensyn til flyvemaskinetypen, operationens art og besætningens sammensætning.

5.2. *Flyvebesætningen*

a) Luftfartøjschef.

b) Pilot, som afløser luftfartøjschefen.

c) Andenpilot.

d) Pilot under tilsyn.

e) Systempaneloperatør.

f) Tjeneste på mere end én type eller variant.

5.3. *Kabinebesætning*

a) Overordnet kabinebesætningsmedlem.

b) Kabinebesætningsmedlem.

i) Krævet kabinebesætningsmedlem.

ii) Yderligere kabinebesætningsmedlem og kabinebesætningsmedlem under rutineopbygningsflyvninger.

c) Tjeneste på mere end én type eller variant.

5.4. *Uddannelses-, kontrol- og tilsynspersonale*

a) For flyvebesætning.

b) For kabinebesætning.

5.5. *Andet operativt personale*

6. SUNDHEDSFORANSTALTNINGER FOR BESÆTNINGEN

6.1. *Sundhedsforanstaltninger for besætningen*

De gældende bestemmelser og vejledninger for besætningsmedlemmer vedrørende sundhed, herunder:

a) alkohol og andre rusgivende væsker,

b) narkotika,

c) lægemidler,

d) sovetabletter,

e) farmaceutiske præparater,

f) vaccination,

g) dybvandsdykning,

h) bloddonation,

i) Forholdsregler vedrørende mad før og under flyvningen,

j) søvn og hvile og

k) kirurgiske indgreb.

7. FLYVETIDSBEGRÆNSNINGER

7.1. *Flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt krav til hvile*

Ordningen, som luftfartsforetagendet har udarbejdet i overensstemmelse med gældende nationale krav

7.2. *Overskridelse af flyve- og tjenestetidsbegrænsninger og/eller formindskelse af hvileperioder*

Betingelserne, hvorunder flyve- og tjenestetiden kan overskrides, eller hvorunder hvileperioderne kan formindskes, og procedurerne, som anvendes til at indberette sådanne ændringer.

8. OPERATIONELLE PROCEDURER

8.1. *Instruktioner for forberedelse af flyvningen*

Afhængigt af, hvad der er gældende for den pågældende operation:

8.1.1. *Minimumsflyvehøjder*

En beskrivelse af metoden for bestemmelse og anvendelse af minimumshøjder, herunder:

a) en procedure for fastsættelse af minimumshøjder/flyveniveauer for VFR-flyvninger og

b) en procedure for fastsættelse af minimumshøjder/flyveniveauer for IFR-flyvninger.

8.1.2. *Kriterier for bestemmelse af flyvepladsers anvendelighed*

8.1.3. *Metoder for bestemmelse af operative minima for flyvepladser*

Metoden for fastsættelse af de operative minima for flyvepladser ved IFR-flyvninger i overensstemmelse med OPS 1, Subpart E. Der skal henvises til procedurerne for bestemmelse af sigtbarheden og/eller banesynsvidden og til procedurerne for bestemmelse af anvendeligheden af den faktiske sigtbarhed, som piloterne observerer, den rapporterede sigtbarhed og den rapporterede banesynsvidde.

8.1.4. De operative minima en-route for VFR-flyvninger eller VFR-dele af en flyvning og, hvor der anvendes enmotorede flyvemaskiner, instruktioner vedrørende rutevalg med hensyn til tilgængeligheden af overflader, som tillader en sikker nødlanding.

8.1.5. *Præsentation og anvendelse af operative minima for flyvepladser og operative minima en-route*

8.1.6. *Fortolkning af meteorologiske oplysninger*

Forklarende materiale om afkodning af vejrudsigter og vejrrapporter, som er relevante for operationsområdet, herunder fortolkning af betingede udtryk.

8.1.7. *Bestemmelse af de medførte mængder af brændstof, olie og vand-methanol*

Metoderne, hvormed de mængder af brændstof, olie og vand-methanol, der skal medføres, bestemmes og overvåges under flyvningen. Denne del skal også omfatte instruktioner om måling og fordeling af den væske, der medføres om bord. I disse instruktioner skal der tages hensyn til alle de situationer, som det er sandsynligt at komme ud for under flyvningen, herunder muligheden for genplanlægning under flyvningen og muligheden for svigt i en eller flere af flyvemaskinens motorinstallationer. Systemet for opretholdelse af brændstof- og olieregistreringer skal også beskrives.

8.1.8. *Masse og tyngdepunkt*

De almindelige principper for masse og tyngdepunkt, herunder:

a) definitioner,

b) metoder, procedurer og ansvar for udarbejdelse og godkendelse af masse- og tyngdepunktsberegninger,

c) praksis med hensyn til brugen af enten standard- og/eller faktiske masser,

d) metoden for bestemmelse af den passager-, bagage- og fragtmasse, som skal være gældende,

e) de gældende passager- og bagagemasser for forskellige typer af operationer og flyvemaskiner,

f) generelle instruktioner og oplysninger, som er nødvendige for at verificere de forskellige former for masse- og balancedokumentation, som anvendes,

g) procedurerne for sidste-øjebliksændringer,

h) massefylden for brændstof, olie og vand-methanol og

i) sædefordelingspraksis/procedurer.

8.1.9. *ATS-flyveplan*

Procedurer og ansvar for udarbejdelse og indgivelse af flyveplanen til lufttrafiktjenesterne. Faktorerne, som skal tages i betragtning, omfatter metoden for indgivelse af såvel individuelle som standardflyveplaner.

8.1.10. *Operationel flyveplan*

Procedurer og ansvar for udarbejdelse og godkendelse af den operationelle flyveplan. Brugen af den operationelle flyveplan skal beskrives, herunder prøveudsnit af aktuelt anvendte formater for operationelle flyveplaner.

8.1.11. *Luftfartsforetagendets tekniske logbog for flyvemaskinen*

Ansvaret for og brugen af luftfartsforetagendets tekniske logbog for flyvemaskinen skal beskrives, herunder prøveudsnit af det anvendte format.

8.1.12. *Fortegnelse over dokumenter, formularer og yderligere oplysninger, som skal medføres*

8.2. *Instruktioner om ground handling*

8.2.1. *Procedurer for brændstofpåfyldning*

En beskrivelse af procedurerne for brændstofpåfyldning, herunder:

a) sikkerhedsforanstaltninger under tankning og aftankning, herunder når der er en APU (auxiliary power unit) i drift, eller når en turbinemotor er i gang og propelbremserne er aktiveret,

b) Tankning og aftankning, mens passagererne går om bord, befinder sig om bord eller går fra borde, og

c) Foranstaltningerne, som skal træffes for at undgå, at brændstoffer blandes.

8.2.2. *Sikkerhedsrelaterede procedurer for ekspedition af passagerer og håndtering af flyvemaskine og fragt*

En beskrivelse af de ekspeditions- og håndteringsprocedurer, der skal følges ved sædefordeling, optagning og afsætning af passagerer og ved lastning og losning af flyvemaskinen. Endvidere skal yderligere procedurer, som har til formål at forbedre sikkerheden, mens flyvemaskinen befinder sig på forpladsen, også anføres. Ekspeditions- og håndteringsprocedurerne skal omfatte:

a) børn/spædbørn, syge passagerer og bevægelseshæmmede personer,

b) befordring af afviste passagerer, udviste eller personer i forvaring,

c) tilladt størrelse og vægt af håndbagage,

d) lastning og fastgøring af genstande i flyvemaskinen,

e) usædvanlig last og klassificering af lastrum,

f) placering af ground-udstyr,

g) betjening af flyvemaskinens døre,

h) sikkerhed på forpladsen, herunder brandsikring og slipstrøms- og indsugningsområder,

i) procedurer for opstart, afgang fra og ankomst til forpladsen,

j) eftersyn (servicing) af flyvemaskiner,

k) dokumenter og formularer med henblik på håndtering af flyvemaskiner og

l) flere personer pr. flysæde.

8.2.3. *Procedurer for afslag på ombordtagning*

Procedurer for at sikre, at personer, som virker berusede, eller som ved deres adfærd eller fysiske fremtræden viser tegn på at være påvirket af lægemidler, dog bortset fra patienter i egentlig medicinsk behandling, nægtes adgang til flyvemaskinen. Dette gælder ikke for patienter i egentlig medicinsk behandling.

8.2.4. *Afisning og forebyggelse af isdannelse på jorden*

En beskrivelse af principperne og procedurerne for afisning og forebyggelse af isdannelse for flyvemaskiner på jorden. Procedurerne skal omfatte beskrivelser af, hvilke former for isdannelser og andre forurenende stoffer der er tale om, og disses virkninger på flyvemaskiner i stående stilling, under jordbevægelser og under start. Endvidere skal der gives en beskrivelse af de væsketyper, der anvendes, herunder:

a) varenavne og handelsnavne,

b) egenskaber,

c) indvirkning på flyvemaskinens præstationer,

d) tilbageholdelsestider og

e) forholdsregler under brug.

8.3. *Flyveprocedurer*

8.3.1. *VFR/IFR-principper*

En beskrivelse af principperne for at tillade flyvninger ifølge VFR eller af kravet om, at flyvninger skal udføres ifølge IFR, eller af et skift mellem disse to.

8.3.2. *Navigationsprocedurer*

En beskrivelse af alle de navigationsprocedurer, som er relevante for operationstypen/-typerne og -området/-områderne. Der skal tages hensyn til:

a) standardnavigationsprocedurer, herunder principperne for udførelse af uafhængige krydschecks af indtastede data, hvis disse har indflydelse på den flyvebane, som flyvemaskinen skal følge,

b) MNPS- og polarnavigation og navigation i andre specificerede områder,

c) RNAV,

d) genplanlægning under flyvningen og

e) procedurer i tilfælde af forringelse af systemet og

f) RVSM

8.3.3. *Procedurer for indstilling af højdemåler*

8.3.4. *Procedurer for højdevarslingssystem*

8.3.5. *Procedurer for terrænoverflyvningssystem*

8.3.6. *Principper og procedurer for brug af TCAS/ACAS*

8.3.7. *Principper og procedurer for brændstofstyring under flyvningen*

8.3.8. *Ugunstige og potentielt farlige atmosfæriske forhold*

Procedurer for operation under og/eller undgåelse af ugunstige og potentielt farlige atmosfæriske forhold, herunder:

a) tordenvejr,

b) forhold med isdannelse,

c) turbulens,

d) vindvariation,

e) jetstrøm,

f) skyer af vulkansk aske,

g) kraftig nedbør,

h) sandstorme,

i) bjergbølger og

j) væsentlige temperaturinversioner.

8.3.9. *Slipstrømsturbulens (Wake Turbulence)*

Separationskriterierne for slipstrømsturbulens under hensyn til flyvemaskinetyper, vindforhold og banens placering.

8.3.10. *Besætningsmedlemmer på deres stationer*

Kravene om, at besætningsmedlemmer skal befinde sig på deres anviste stationer eller i de anviste sæder i flyvningens forskellige faser, eller når det af sikkerhedshensyn skønnes nødvendigt.

8.3.11. *Besætningens og passagerernes brug af sikkerhedsbælter*

Kravene om, at besætningsmedlemmer og passagerer skal bruge sikkerhedsbælter og/eller -seler i flyvningens forskellige faser, eller når det af sikkerhedshensyn skønnes nødvendigt.

8.3.12. *Adgang til cockpittet*

Betingelserne for adgang til cockpittet for personer, som ikke er medlem af flyvebesætningen. Herunder skal medtages principperne for at tillade inspektører fra Myndigheden adgang til cockpittet.

8.3.13. *Benyttelse af ledige besætningssæder*

Betingelserne og procedurerne for benyttelse af ledige besætningssæder.

8.3.14. *Besætningsmedlemmers uarbejdsdygtighed*

Procedurerne, som skal følges i tilfælde af besætningsmedlemmers uarbejdsdygtighed under flyvningen. Herunder medtages eksempler på former for uarbejdsdygtighed og metoderne til at genkende disse.

8.3.15. *Sikkerhedskrav til kabinen*

Procedurerne omfatter:

a) forberedelse af kabinen til flyvningen, krav under flyvningen og forberedelse til landing, herunder procedurer for sikring af kabine og pantryer,

b) procedurerne for at sikre, at passagererne placeres i sæder, hvor de i tilfælde af, at en nødevakuering er påkrævet, bedst kan medvirke til og ikke er til hinder for evakueringen af flyvemaskinen,

c) procedurerne, som skal følges ved ombordtagning og afsætning af passagerer, og

d) procedurer i tilfælde af påfyldning af brændstof med passagerer om bord eller under ombordtagning og afsætning af passagerer.

e) Rygning om bord.

8.3.16. *Procedurer for sikkerhedsinstruering af passagerer*

Indhold, midler og timing af instrueringen af passagererne i overensstemmelse med OPS 1.285.

8.3.17. *Procedurer for flyveoperationer, hvor der kræves medført udstyr til sporing af kosmisk stråling eller solstråling*

Procedurer for anvendelse af udstyr til sporing af kosmisk stråling eller solstråling og for registrering af måleværdier, herunder de foranstaltninger, der skal træffes i tilfælde af, at de i driftshåndbogen angivne grænseværdier overskrides. Endvidere skal der gives en beskrivelse af de procedurer inklusive ATS-procedurer, der skal følges i tilfælde af, at der træffes beslutning om nedstigning eller omstyring (re-route).

8.4. *Operationer under alle vejrforhold*

En beskrivelse af de operationelle procedurer, som er forbundet med operationer under alle vejrforhold (se også OPS Subpart D og E).

8.5. *ETOPS*

En beskrivelse af de operationelle procedurer for ETOPS.

8.6. *Anvendelse af MEL og af konfigurationsdeviationslisten*

8.7. *Ikke-kommercielle flyvninger*

Procedurer og begrænsninger for:

a) træningsflyvninger,

b) prøveflyvninger,

c) leveringsflyvninger,

d) færgeflyvninger,

e) demonstrationsflyvninger og

f) positionsflyvninger,

herunder de personkategorier, som kan befordres på sådanne flyvninger.

8.8. *Iltkrav*

8.8.1. En redegørelse for de forhold, hvorunder ilt skal være til rådighed og anvendes.

8.8.2. Iltkravene skal nærmere angives for:

a) flyvebesætningen,

b) kabinebesætningen og

c) passagererne.

9. FARLIGT GODS OG VÅBEN

9.1. Informationer, instruktioner og generel vejledning om transport af farligt gods, herunder:

a) luftfartsforetagendets principper for transport af farligt gods,

b) vejledning om kravene til modtagelse, mærkning, håndtering, anbringelse og adskillelse af farligt gods,

c) procedurer for reaktionen på nødsituationer, som involverer farligt gods,

d) alle involverede medarbejderes opgaver som foreskrevet i OPS 1.1215 og

e) instruktioner om befordring af luftfartsforetagendets ansatte.

9.2. Forhold, hvorunder våben, krigsmateriel og jagtvåben må transporteres.

10. SIKKERHED

10.1. Sikkerhedsinstruktioner og -vejledning af ikke-fortrolig art, som skal omfatte det operative personales beføjelser og ansvar. Principper og procedurer for håndtering og indberetning af kriminalitet om bord såsom ulovlige handlinger, sabotage, bombetrusler og flykapring skal også beskrives.

10.2. En beskrivelse af forebyggende sikkerhedsforanstaltninger og -uddannelse.

Note: Dele af sikkerhedsinstruktionerne og -vejledningen kan holdes fortrolige.

11. HÅNDTERING AF HAVARIER OG HÆNDELSER

Procedurer for håndtering, anmeldelse og indberetning af havarier og hændelser

Denne del skal omfatte:

a) definitioner af havarier og hændelser og alle involverede personers hermed forbundne ansvarsområder,

b) beskrivelser af, hvilke afdelinger i selskabet, myndigheder eller andre institutioner der skal underrettes med hvilke midler og i hvilken rækkefølge i tilfælde af et havari,

c) særlige anmeldelseskrav i tilfælde af et havari eller en hændelse, når der transporteres farligt gods,

d) en beskrivelse af kravene om indberetning af specifikke hændelser og havarier,

e) formularerne, der anvendes til indberetningen, og proceduren for indlevering af disse til Myndigheden skal også beskrives, og

f) såfremt luftfartsforetagendet udarbejder yderligere sikkerhedsrelaterede indberetningsprocedurer til eget internt brug, skal anvendelsesområdet herfor og de tilhørende formularer, som skal bruges, også beskrives.

12. LUFTTRAFIKREGLER (RULES OF THE AIR)

Lufttrafikreglerne, herunder:

a) visuel- og instrumentflyveregler,

b) lufttrafikreglernes territoriale anvendelsesområde,

c) kommunikationsprocedurer, herunder procedurer for kommunikationssvigt,

d) informationer og instruktioner om interception af civile flyvemaskiner,

e) forhold, hvorunder der skal opretholdes en radioaflytningsvagttjeneste,

f) signaler,

g) tidssystemet, som anvendes under operation,

h) ATC-klareringer, overholdelse af flyveplan og positionsrapporter,

i) visuelle signaler, som anvendes til at advare en flyvemaskine, som uden tilladelse flyver i eller er på vej til at flyve ind i et restriktionsområde, forbudt område eller et fareområde,

j) procedurer for piloter, som observerer et havari eller modtager et nødsignal (distress transmission),

k) de visuelle jord-til-luft-signaler til brug for overlevende og beskrivelse og brug af signalhjælpemidler og

l) Nød- og ilsignaler (urgency signals).

B — OPERATIVE FORHOLD VEDRØRENDE FLYVEMASKINEN — TYPESPECIFIKKE

Under hensyn til forskellene mellem typer og varianter af typer under følgende overskrifter:

0. GENERELLE INFORMATIONER OG MÅLEENHEDER

0.1 Generelle oplysninger (f.eks. flyvemaskinens dimensioner), herunder en beskrivelse af de måleenheder, der anvendes ved operation af den pågældende flyvemaskinetype, og omregningstabeller.

1. BEGRÆNSNINGER

1.1 En beskrivelse af de certificerede begrænsninger og de gældende operationelle begrænsninger, herunder:

a) certificeringsstatus (f.eks. JAR-23, JAR-25, ICAO bilag 16 (JAR-36 og JAR-34) osv.),

b) passagersædekonfiguration for hver flyvemaskinetype inklusive en billedlig fremstilling,

c) operationstyper, som er godkendt (f.eks. VFR/IFR, KAT. II/III, RNP-type, flyvning under kendte forhold med isdannelse osv.),

d) besætningens sammensætning,

e) masse og tyngdepunkt,

f) hastighedsbegrænsninger,

g) diagrammer for flyvemaskinens strukturelle og operationelle maksimalpræstationer (flight envelope(s)),

h) vindbegrænsninger, herunder operationer på forurenede baner,

i) præstationsbegrænsninger for de pågældende konfigurationer,

j) banens hældning,

k) begrænsninger på våde eller forurenede baner,

l) forurening af flyskroget og

m) systembegrænsninger.

2. NORMALE PROCEDURER

2.1: De almindelige procedurer og opgaver, som er pålagt besætningen, de relevante checklister, systemet for brug af checklisterne og en redegørelse, som omfatter procedurerne for den fornødne koordinering mellem flyvebesætning og kabinebesætning. Følgende almindelige procedurer og opgaver skal medtages:

a) før flyvning,

b) før afgang,

c) indstilling og kontrol af højdemåler,

d) kørsel (taxi), start og stigning,

e) støjbegrænsning,

f) flyvning ved marchfart og nedstigning,

g) indflyvning, landingsforberedelser og -instruktioner,

h) VFR-indflyvning,

i) instrumentindflyvning,

j) visuel indflyvning og cirkling,

k) overskydning,

l) normal landing,

m) efter landing og

n) operation på våde og forurenede baner.

3. UNORMALE PROCEDURER OG NØDPROCEDURER

3.1. De unormale procedurer og nødprocedurer og opgaver, som er pålagt besætningen, de relevante checklister, systemet for brug af checklisterne og en redegørelse, som omfatter procedurerne for den fornødne koordinering mellem flyvebesætning og kabinebesætning. Følgende unormale procedurer og nødprocedurer samt opgaver skal medtages:

a) uarbejdsdygtighed blandt besætningen,

b) brand- og røgøvelser,

c) flyvninger uden kabinetryk og med delvist kabinetryk,

d) overskridelse af strukturelle grænser såsom landing med overvægt,

e) overskridelse af grænser for kosmisk stråling,

f) lynnedslag,

g) nødkommunikation og varsling af ATC om nødsituationer,

h) motorsvigt,

i) systemsvigt,

j) vejledning i omdirigering i tilfælde af en alvorlig teknisk fejl,

k) varsling af terrænnærhed,

l) TCAS-varsling,

m) vindvariation (windshear) og

n) nødlanding/nødlanding på vandet.

4. PRÆSTATIONER

4.0 Præstationsdata skal gives i en sådan form, at de kan bruges uden vanskeligheder.

4.1. *Præstationsdata*

Præstationsmateriale, som giver de nødvendige data for at overholde de krav til præstation, der er foreskrevet i OPS 1 Subpart F, G, H og I, skal medtages for at gøre det muligt at bestemme:

a) startstigningsgrænser - masse, højde, temperatur,

b) startbanens længde (tør, våd, forurenet),

c) nettoflyvebanedata til beregning af hindringsfrihed eller, hvor det er relevant, startflyvebane,

d) gradienttab ved stigning under krængning,

e) grænseværdier for en-route stigning,

f) grænseværdier for stigning med flyvemaskinen i indflyvningskonfiguration,

g) grænseværdier for stigning med flyvemaskinen i landingskonfiguration,

h) landingsbanens længde (tør, våd, forurenet), inklusive virkningerne af en fejl i et system eller en anordning opstået under flyvningen, hvis dette påvirker landingsdistancen,

i) grænseværdier for bremseenergi og

j) de hastigheder, der gælder for de forskellige stadier af flyvninger (hvor også våde og forurenede start- og landingsbaner tages i betragtning).

4.1.1. *Supplerende data, som omfatter flyvninger under forhold med isdannelser*

Alle godkendte præstationsdata, der er relateret til en tilladt konfiguration eller konfigurationsafvigelse (såsom ABS-bremser ude af drift), skal medtages.

4.1.2. Hvis præstationsdataene som krævet for den pågældende præstationsklasse ikke er til rådighed i den godkendte AFM, skal der medtages andre data, som kan godkendes af Myndigheden. Alternativt kan driftshåndbogen indeholde en krydshenvisning til de godkendte data, som er indeholdt i AFM, hvis disse data ikke forventes anvendt ofte eller i en nødsituation.

4.2. *Yderligere præstationsdata*

Yderligere præstationsdata, hvor dette er relevant, inklusive:

a) stigegradienter med alle motorer i drift,

b) data for neddrift efter svigt i en motor (drift-down),

c) virkninger af væsker til afisning/forebyggelse af isdannelse,

d) flyvning med landingsstellet sænket,

e) for flyvemaskiner med 3 eller flere motorer færgeflyvning med én motor ude af drift og

f) flyvninger, som udføres i henhold til bestemmelserne i CDL.

5. PLANLÆGNING AF FLYVNING

5.1. Data og instruktioner, som er nødvendige for planlægningen før og under flyvningen, inklusive faktorer såsom fastsættelse af hastigheder og indstilling af motorydelsen. Der skal, hvor det er relevant, medtages procedurer for operationer med udfald af motor(er), ETOPS (navnlig marchfart med én motor ude af drift og maksimumsafstand til en egnet flyveplads fastsat i overensstemmelse med OPS 1.245 og flyvninger til isolerede flyvepladser.

5.2. Metoden til beregning af det nødvendige brændstof på de forskellige stadier af flyvningen i overensstemmelse med OPS 1.255.

6. MASSE OG BALANCE

Instruktioner og data til beregning af masse og balance inklusive:

a) beregningssystem (f.eks. indekssystem),

b) informationer og instruktioner med henblik på udarbejdelse af masse- og balancedokumentation, herunder manuelle og computergenererede typer,

c) grænseværdier for masser og tyngdepunkt for de typer, varianter eller individuelle flyvemaskiner, som anvendes af luftfartsforetagendet, og

d) tør operativ masse og det tilsvarende tyngdepunkt eller indeks.

7. LASTNING

Procedurer og bestemmelser for lastning og sikring af lasten i flyvemaskinen.

8. KONFIGURATIONSDEVIATIONSLISTE

Konfigurationsdeviationsliste(r) (CDL), hvis denne/disse medfølger fra fabrikanten, under hensyn til de typer og varianter af flyvemaskiner, som opereres, herunder de procedurer, som skal følges ved afsendelse af en flyvemaskine i henhold til bestemmelserne i CDL for den pågældende flyvemaskine.

9. LISTE OVER MINDSTEUDSTYR

Listen over mindsteudstyr (MEL), idet der tages hensyn til de typer og varianter af flyvemaskiner, som opereres, og til operationstype(r)/-område(r). MEL skal omfatte navigationsudstyret og skal tage hensyn til den præstation, der kræves for den pågældende rute og det pågældende operationsområde.

10. OVERLEVELSES- OG NØDUDSTYR INKLUSIVE ILT

10.1. En liste over det overlevelsesudstyr, der skal medføres på de ruter, som skal flyves, og procedurerne for kontrol af dette udstyrs anvendelighed før start. Instruktioner vedrørende overlevelses- og nødudstyrets placering, tilgængelighed og anvendelse samt de(n) tilhørende checkliste(r) skal også medtages.

10.2. Proceduren for bestemmelse af den påkrævede mængde ilt og af den iltmængde, der er til rådighed. Der skal tages hensyn til flyveprofilen, antallet af ombordværende og en mulig dekompression af kabinen. Oplysningerne skal gives i en sådan form, at de kan anvendes uden vanskeligheder.

11. PROCEDURER FOR NØDEVAKUERING

11.1. *Instruktioner om forberedelse til nødevakuering, herunder koordinering af besætning og anvisning af nødstationer*

11.2. *Procedurer for nødevakuering*

En beskrivelse af alle besætningsmedlemmers opgaver med henblik på hurtig evakuering af en flyvemaskine og håndtering af passagerer i tilfælde af en nødlanding, en nødlanding på vandet eller andre nødsituationer.

12. FLYVEMASKINESYSTEMER

En beskrivelse af flyvemaskinesystemerne, de hertil hørende styregreb og indikationer samt betjeningsvejledninger.

C — INSTRUKTIONER OG INFORMATIONER VEDRØRENDE RUTER OG FLYVEPLADSER

1. Instruktioner og informationer vedrørende kommunikation, navigation og flyvepladser inklusive minimumsflyveniveauer og -højder for hver af de ruter, der skal flyves, og operative minima for hver flyveplads, der planlægges anvendt, herunder:

a) minimumsflyveniveau/-højde,

b) operative minima for afgangs- og destinationsflyvepladser og alternative flyvepladser,

c) kommunikationsfaciliteter og navigationshjælpemidler,

d) data vedrørende start- og landingsbane og flyvepladsfaciliteter,

e) procedurer for indflyvning, overskydning og afgang, herunder procedurer for støjbegrænsning,

f) procedurer for kommunikationssvigt,

g) eftersøgnings- og redningsfaciliteter i det område, over hvilket flyvemaskinen skal flyves,

h) en beskrivelse af de aeronautiske kort, som skal medføres om bord under hensyn til flyvningens art og den rute, der skal flyves, herunder metoden til at kontrollere kortenes gyldighed,

i) disponibiliteten af luftfartsoplysninger og vejrtjenester,

j) kommunikations/navigationsprocedurer en-route,

k) inddeling af flyvepladser med henblik på flyvebesætningens kvalifikationer,

l) særlige flyvepladsbegrænsninger (præstationsbegrænsninger og operative procedurer).

D — UDDANNELSE

1. Undervisningsplaner og kontrolprogrammer for alt operativt personale, der er udpeget til operative opgaver i forbindelse med forberedelsen og/eller udførelsen af en flyvning.

2. Undervisningsplanerne og kontrolprogrammerne skal omfatte:

2.1. For flyvebesætning. Alle relevante områder, der er foreskrevet i Subpart E og N,

2.2. For kabinebesætning. Alle relevante områder, der er foreskrevet i Subpart O,

2.3. For berørt operativt personale inklusive besætningsmedlemmer.

a) Alle relevante områder, der er foreskrevet i Subpart R (Lufttransport af farligt gods), og

b) alle relevante områder, der er foreskrevet i Subpart S (Sikkerhed).

2.4. For andet operativt personale end besætningsmedlemmer (f.eks. flyveklarerer, håndterings- og ekspeditionspersonale osv.) Alle andre relevante emner, der er foreskrevet i OPS, og som vedrører deres opgaver.

3. *Procedurer*

3.1. Procedurer for uddannelse og kontrol.

3.2. Procedurer, som skal finde anvendelse i tilfælde af, at personale ikke opnår eller opretholder de krævede standarder.

3.3. Procedurer for at sikre, at der ikke under erhvervsmæssige lufttransportflyvninger simuleres unormale situationer eller nødsituationer, som kræver anvendelse af en del af eller alle unormale procedurer eller nødprocedurer, eller simuleres IMC-flyvning med kunstige midler.

4. Beskrivelse af den dokumentation, der skal opbevares, samt opbevaringsperioder. (se bilag 1 til OPS 1.1065.)

Bilag 1 til OPS 1.1065

Opbevaringsperioder for dokumenter

Luftfartsforetagendet skal sikre, at følgende oplysninger/dokumentation opbevares i en acceptabel form og er tilgængelig for Myndigheden, i de perioder, der er angivet i nedenstående tabeller.

Note:

Subpart M foreskriver bestemmelser om yderligere informationer i forbindelse med vedligeholdelsesdokumenter.

Tabel 1

Oplysninger, der anvendes ved forberedelse og udførelse af en flyvning

Oplysninger, der anvendes ved forberedelse og udførelse af flyvningen som beskrevet i OPS 1.135	
Operationel flyveplan	3 måneder
Flyvemaskinens tekniske log	24 måneder efter datoen for sidste registrering
Rutespecifik NOTAM/AIS-instruktionsdokumentation, hvis denne er redigeret af luftfartsforetagendet	3 måneder
Masse- og balancedokumenter	3 måneder
Anmeldelse af særlig last inklusive farligt gods	3 måneder

Tabel 2

Rapporter

Rapporter	
Rejselogbog	3 måneder
Flyverapport(er) med henblik på registrering af oplysninger om enhver hændelse som foreskrevet i OPS 1.420, eller enhver hændelse, som luftfartøjschefen skønner det nødvendigt at indberette/registrere	3 måneder
Rapporter om overskridelse af tjeneste- og/eller nedsættelse af hvileperioder	3 måneder

Tabel 3

Dokumentation vedrørende flyvebesætning

Dokumentation vedrørende flyvebesætning	
Flyve, tjeneste- og hviletid	15 måneder
Certifikat	Så længe flyvebesætningsmedlemmet udøver rettighederne i medfør af certifikatet for luftfartsforetagendet
Omstillingstræning og -kontrol	3 år
Luftfartøjschefkursus (inklusive kontrol)	3 år
Periodisk træning og afprøvning	3 år
Uddannelse i at operere i begge pilotsæder og kontrol heraf	3 år
Nyere erfaring (Henvisning findes i OPS 1.970)	15 måneder
Rute- og flyvepladskompetence (se OPS 1.975)	3 år
Uddannelse og kvalifikationer til at udføre bestemte operationer, hvor dette kræves i OPS (f.eks. ETOPS KAT. II/III-operationer)	3 år
Uddannelse i håndtering af farligt gods, hvor dette er relevant	3 år

Tabel 4

Dokumentation vedrørende kabinebesætning

Dokumentation vedrørende kabinebesætning	
Flyve, tjeneste- og hviletid	15 måneder
Grunduddannelse, omstillings- og forskelstræning (inklusive kontrol)	Så længe kabinebesætningsmedlemmet er ansat af luftfartsforetagendet
Tilbagevendende træning og genopfriskningstræning (inklusive kontrol)	Indtil 12 måneder efter, at kabinebesætningsmedlemmets ansættelse i luftfartsforetagendet er ophørt
Uddannelse i håndtering af farligt gods, hvor dette er relevant	3 år

Tabel 5

Dokumentation for andet operativt personale

Dokumentation for andet operativt personale	
Uddannelses/kvalifikationsdokumentation for andet personale, for hvilket der i OBS kræves et godkendt uddannelsesprogram	De sidste 2 registrerede uddannelsesforløb

Tabel 6

Anden dokumentation

Anden dokumentation	
Dokumentation for kosmiske strålings- og solstrålingsdoser	Indtil 12 måneder efter, at besætningsmedlemmets ansættelse i luftfartsforetagendet er ophørt
Kvalitetssystemdata	5 år

SUBPART R

LUFTTRANSPORT AF FARLIGT GODS

OPS 1.1150

Terminologi

Betegnelserne, der anvendes i denne Subpart, har følgende betydning:

1) Acceptcheckliste (Acceptance Check List). Et dokument, der anvendes som en hjælp til at udføre en kontrol af det udvendige udseende af forsendelser af farligt gods og af de tilhørende dokumenter for at fastslå, at alle de relevante krav er overholdt.

2) Fragtluftfartøj. Ethvert luftfartøj, som medfører gods eller ejendele, men ikke passagerer. I denne forbindelse betragtes følgende personer ikke som passagerer:

   i) et besætningsmedlem,

   ii) en ansat i luftfartsforetagendet, som er tilladt og befordres i overensstemmelse med de instruktioner, der er indeholdt i driftshåndbogen,

   iii) en bemyndiget repræsentant for en Myndighed eller

   iv) en person, der udfører opgaver med hensyn til en bestemt forsendelse om bord.

3) Havari med farligt gods. Et hændelsesforløb under eller i tilknytning til transport af farligt gods, som resulterer i, at en person pådrager sig en dødbringende eller alvorlig kvæstelse, eller at der forvoldes større skader på ejendom.

4) Hændelse med farligt gods. Et hændelsesforløb, som ikke er et havari med farligt gods, men som finder sted under eller i tilknytning til transport af farligt gods, og som ikke nødvendigvis forekommer om bord på et luftfartøj, men som resulterer i kvæstelse af en person, skader på ejendom, brand, beskadigelse, udslip, væskeudsivning eller stråling eller i et andet bevis på, at emballagens fuldstændighed ikke er opretholdt. Ethvert hændelsesforløb i relation til transport af farligt gods, som i alvorlig grad bringer luftfartøjet eller de ombordværende i fare, anses ligeledes for at udgøre en hændelse med farligt gods.

5) Transportdokument for farligt gods. Et dokument, som er foreskrevet i de tekniske instruktioner. Dokumentet udfyldes af den person, som udbyder farligt gods til lufttransport, og det indeholder oplysninger om det pågældende farlige gods. Dokumentet indeholder en underskrevet erklæring, som angiver, at det farlige gods er fyldestgørende og nøjagtigt beskrevet med angivelse af de korrekte tekniske betegnelser og FN-numre (hvis der er tildelt FN-numre), og at godset er korrekt klassificeret, emballeret, mærket, adresseret og i transportegnet stand.

6) Fragtcontainer. En fragtcontainer er et stykke transportmateriel til radioaktive materialer, som er konstrueret til at lette transport af disse materialer enten emballerede eller uemballerede via en eller flere transportformer. (Note: se container (Unit Load Device) i de tilfælde, hvor det farlige gods ikke er radioaktive materialer).

7) Speditør. Et agentur, som på vegne af luftfartsforetagendet udfører alle eller visse af sidstnævntes funktioner, herunder modtagelse, lastning, losning, omladning og anden ekspedition af passagerer eller last.

8) Sampakning (overpack). En pakke, der indeholder et eller flere kolli, og som udgør en enhed, der benyttes af samme afsender for at lette ekspedition og opbevaring. (Note: container (unit load device) indgår ikke i denne definition).

9) Kolli. Det færdige produkt af indpakningsprocessen, dvs. emballage med indhold, således som dette foreligger klart til transport.

10) Emballage. Beholdere og andre dele eller materialer, der er nødvendige, for at beholderen kan opfylde sin funktion som transportbeholder, og som er nødvendige for at sikre opfyldelsen af kravene til emballering.

11) Korrekt teknisk betegnelse. Det navn, der skal anvendes til at beskrive en bestemt genstand eller et bestemt stof i alle forsendelsesdokumenter og anmeldelser, og, hvor det er relevant, på emballagen.

12) Alvorlig kvæstelse. En kvæstelse, som en person har pådraget sig ved en ulykke, og:

   i) som nødvendiggør indlæggelse på hospital i mere end 2 døgn, hvis indlæggelse sker senest 7 dage efter den dag, hvor personen blev kvæstet, eller

   ii) hvorved der sker knoglebrud (bortset fra ukomplicerede brud på fingre, tæer eller næse), eller

   iii) hvorved der er fremkommet alvorlig blødning, nerve-, muskel- eller seneskade, eller

   iv) hvorved der er sket kvæstelse af et indre organ, eller

   v) hvorved der er sket 2. eller 3. gradsforbrændinger eller forbrændinger, der dækker mere end 5% af kroppen, eller

   vi) hvorved der er sket bevislig udsættelse for smitsomme stoffer eller skadelig stråling.

13) Oprindelsesland. Det land, inden for hvis territorium det farlige gods først blev lastet på et luftfartøj.

14) Tekniske instruktioner. Den seneste gældende udgave af de tekniske instruktioner for sikker lufttransport af farligt gods (dok. 9284-AN/905), inklusive tillægget og eventuelle tilføjelser, som er godkendt og offentliggjort ved Rådet for Organisationen for International Civil Luftfarts afgørelse.

15) FN-nummer. Det firecifrede tal, der er tildelt af FN's Ekspertudvalg for Transport af Farligt Gods med henblik på identificering af et stof eller en bestemt gruppe af stoffer.

16) Container (Unit Load Device). Enhver type luftfartøjscontainer, luftfartøjspalet med net eller luftfartøjspalet med net over en plastboble. (Note: sampakning indgår ikke i denne definition. Med hensyn til containere, som indeholder radioaktive materialer, henvises der til definitionen for fragtcontainer).

OPS 1.1155

Godkendelse til transport af farligt gods

Luftfartsforetagendet må ikke transportere farligt gods, medmindre Myndigheden har givet tilladelse hertil.

OPS 1.1160

Anvendelsesområde

a) Luftfartsforetagendet skal i alle tilfælde, hvor der transporteres farligt gods, overholde bestemmelserne i de tekniske instruktioner, uanset om flyvningen helt eller delvist udføres inden for eller helt udføres uden for en stats territorium.

b) Genstande og stoffer, som ellers ville være klassificeret som farligt gods, er ikke omfattet af bestemmelserne i denne Subpart i det omfang, dette er angivet i de tekniske instruktioner, under forudsætning af:

   1) at det er nødvendigt, at de forefindes om bord på flyvemaskinen i overensstemmelse med de gældende bestemmelser eller af operative årsager,

   2) at de transporteres som cateringleverancer eller kabinebetjeningsforsyninger,

   3) at de transporteres med henblik på anvendelse under flyvningen som veterinære hjælpemidler eller som aflivningsmiddel til dyr,

   4) at de transporteres med henblik på anvendelse som medicinske hjælpemidler til en patient under flyvningen under forudsætning af:

      i) at der specielt til formålet er blevet fremstillet trykflasker til at rumme og transportere den bestemte luftart,

ii) at lægemidler, medicin og andre medicinske stoffer er under kontrol af uddannet personale i den periode, i hvilken de er i anvendelse på flyvemaskinen,

iii) at udstyr, der indeholder våde batterier, opbevares og om nødvendigt sikres i opretstående stilling for at forhindre udsivning af elektrolytten, og

iv) at der er truffet hensigtsmæssige foranstaltninger med henblik på at anbringe og sikre alt udstyr under start og landing og på ethvert andet tidspunkt, når luftfartøjschefen skønner det nødvendigt af sikkerhedshensyn, eller

5) at de medføres af passagerer eller besætningsmedlemmer.

c) Genstande og stoffer, der er beregnet som erstatning for de i ovenstående punkt b) 1 nævnte genstande og stoffer, skal transporteres på flyvemaskinen som angivet i de tekniske instruktioner.

OPS 1.1165

Begrænsninger for transport af farligt gods

a) Luftfartsforetagendet skal træffe alle rimelige foranstaltninger for at sikre, at genstande og stoffer, der udtrykkeligt er nævnt ved navn eller ved fællesbetegnelse i de tekniske instruktioner som genstande eller stoffer, det under alle omstændigheder er forbudt at transportere med luftfartøj, må ikke transporteres med nogen flyvemaskine.

b) Luftfartsforetagendet skal træffe alle rimelige foranstaltninger for at sikre, at genstande og stoffer eller andet gods, som er angivet i de tekniske instruktioner som forbudte at transportere under normale omstændigheder, udelukkende transporteres, når:

1) disse af de berørte stater er undtaget i henhold til bestemmelserne i de tekniske instruktioner, eller

2) de tekniske instruktioner angiver, at disse kan transporteres i henhold til en godkendelse udstedt af oprindelseslandet.

OPS 1.1170

Klassificering

Luftfartsforetagendet skal træffe alle rimelige foranstaltninger for at sikre, at genstande og stoffer klassificeres som farligt gods som angivet i de tekniske instruktioner.

OPS 1.1175

Emballering

Luftfartsforetagendet skal træffe alle rimelige foranstaltninger for at sikre, at farligt gods emballeres som angivet i de tekniske instruktioner.

OPS 1.1180

Etikettering og mærkning

a) Luftfartsforetagendet skal træffe alle rimelige foranstaltninger for at sikre, at kolli, sampakninger og fragtcontainere er etiketteret og mærket som angivet i de tekniske instruktioner.

b) Såfremt der transporteres farligt gods på en flyvning, som helt eller delvist finder sted uden for en stats territorium, skal etikettering og mærkning være affattet på engelsk i tillæg til eventuelle andre sproglige krav.

OPS 1.1185

Transportdokument for farligt gods

a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at farligt gods er ledsaget af et transportdokument for farligt gods, medmindre andet er angivet i de tekniske instruktioner.

b) Såfremt der transporteres farligt gods på en flyvning, som helt eller delvist finder sted uden for en stats territorium, skal transportdokumentet for farligt gods være affattet på engelsk i tillæg til eventuelle andre sproglige krav.

OPS 1.1195

Modtagelse af farligt gods

a) Luftfartsforetagendet må ikke modtage farligt gods til lufttransport, medmindre luftfartsforetagendet har inspiceret kolliet, sampakningen eller fragtcontaineren med det farlige gods i overensstemmelse med procedurerne for modtagelse af farligt gods i de tekniske instruktioner.

b) Luftfartsforetagendet eller dettes speditør skal anvende en kontrolliste ved modtagelse af farligt gods. Denne kontrolliste skal muliggøre kontrol af alle relevante oplysninger og skal være affattet i en sådan form, at det er muligt at registrere resultaterne af denne kontrol ved modtagelsen af farligt gods manuelt, mekanisk eller ved hjælp af edb.

OPS 1.1200

Inspektion for tegn på skade, lækage eller forurening

Luftfartsforetagendet skal sikre:

1) at kolli, sampakninger og fragtcontainere inspiceres for tegn på lækage eller skade, umiddelbart før de lastes på en flyvemaskine eller i en container som angivet i de tekniske instruktioner,

2) at en container ikke lastes på en flyvemaskine, medmindre den er inspiceret som påbudt i de tekniske instruktioner og fundet fri for ethvert tegn på lækage fra eller skade på det farlige gods,

3) at utætte eller beskadigede kolli, sampakninger eller fragtcontainere ikke lastes på en flyvemaskine,

4) at ethvert kolli med farligt gods, som er lastet på en flyvemaskine, og som viser sig at være beskadiget eller utæt, fjernes, eller at der træffes foranstaltninger med henblik på, at dette kolli fjernes af en relevant myndighed eller organisation. Den resterende del af forsendelsen skal i så fald inspiceres for at sikre, at den er i egnet stand til transport, og at der ikke er sket skade på eller forurening af flyvemaskinen eller dennes ladning, og

5) at kolli, sampakninger og fragtcontainere inspiceres for tegn på skade eller lækage ved losningen fra flyvemaskinen eller fra en container, og at området, hvor det farlige gods var anbragt, inspiceres for skade eller forurening, hvis der er tegn på skade eller lækage.

OPS 1.1205

Fjernelse af forurening

Luftfartsforetagendet skal sikre:

1) at enhver forurening, der konstateres som følge af lækage fra eller skade på farligt gods, ufortøvet fjernes, og

2) at en flyvemaskine, som er blevet forurenet af radioaktivt stof, straks tages ud af trafik og ikke indsættes i trafik igen, før strålingsniveauet på enhver tilgængelig overflade og den forurening, der kan fjernes, ikke overstiger de værdier, der er angivet i de tekniske instruktioner.

OPS 1.1210

Begrænsninger for lastning

a) *Passagerkabine og cockpit*

Luftfartsforetagendet skal sikre, at farligt gods ikke transporteres i en flyvemaskines passagerkabine, hvori der befinder sig passagerer, eller i cockpittet, medmindre andet er angivet i de tekniske instruktioner.

b) *Fragtrum*

Luftfartsforetagendet skal sikre, at farligt gods lastes, adskilles, stuves og sikres på flyvemaskinen som angivet i de tekniske instruktioner.

c) *Farligt gods, som kun må transporteres med fragtluftfartøj*

Luftfartsforetagendet skal sikre, at kolli med farligt gods, som ifølge mærkningen kun må transporteres med fragtluftfartøj, transporteres med fragtluftfartøj og lastes som angivet i de tekniske instruktioner.

OPS 1.1215

Afgivelse af oplysninger

a) *Oplysninger til jordpersonale*

Luftfartsforetagendet skal sikre:

1) at jordpersonalet gives de oplysninger, som gør det muligt for dette personale at udføre sine pligter i forbindelse med transporten af farligt gods, herunder de foranstaltninger, der skal træffes i tilfælde af hændelser og havarier, som omfatter farligt gods, og

2) at de i ovenstående underpunkt a) 1 omhandlede oplysninger, hvor det er relevant, også gives til speditøren.

b) *Oplysninger til passagerer og andre personer*

1) Luftfartsforetagendet skal sikre, at passagerne som foreskrevet i de tekniske instruktioner informeres om de former for gods, som det ikke er tilladt dem at medføre om bord på et luftfartøj, og

2) Luftfartsforetagendet og, hvor det er relevant, foretagendets speditør skal sikre, at der på fragtmodtagelsesstederne forefindes opslag med oplysninger om transporten af farligt gods.

c) *Oplysninger til besætningsmedlemmer*

Luftfartsforetagendet skal sikre, at driftshåndbogen indeholder oplysninger, som sætter besætningsmedlemmerne i stand til at udføre deres pligter med hensyn til transport af farligt gods, herunder de foranstaltninger, som skal træffes i tilfælde af, at der opstår nødsituationer, som omfatter farligt gods.

d) *Oplysninger til luftfartøjschefen*

Luftfartsforetagendet skal sikre, at luftfartøjschefen forsynes med skriftlige informationer som angivet i de tekniske instruktioner.

e) *Informationer i tilfælde af en flyvehændelse eller et flyvehavari*

1) Et luftfartsforetagende, som opererer en flyvemaskine, der bliver indblandet i en flyvehændelse, skal efter anmodning afgive alle de oplysninger, som kræves for mest muligt at begrænse de risici, en hvilken som helst skade på det farlige gods om bord på luftfartøjet kunne fremkalde.

2) Et luftfartsforetagende, som opererer en flyvemaskine, der bliver indblandet i et flyvehavari, skal hurtigst muligt underrette vedkommende myndighed i den stat, hvori flyvehavariet indtraf, om alt farligt gods, der måtte transporteres.

OPS 1.1220

Uddannelsesprogrammer

a) Luftfartsforetagendet skal som foreskrevet i de tekniske instruktioner udarbejde og ajourføre personaleuddannelsesprogrammer, som skal være godkendt af Myndigheden.

b) *Luftfartsforetagender, som ikke er indehavere af en varig godkendelse til at transportere farligt gods*

Luftfartsforetagendet skal sikre:

1) at personale, som er beskæftiget med almindelig fragthåndtering, har modtaget undervisning i at udføre deres pligter med hensyn til farligt gods. Denne uddannelse skal som minimum omfatte de områder, der er angivet i kolonne 1 i tabel 1, og skal være tilstrækkeligt uddybende til at sikre, at der opnås erkendelse dels af de risici, der er forbundet med farligt gods, dels af, hvordan farligt gods identificeres, og

2) at følgende personale:

i) besætningsmedlemmer,

ii) passagerbetjeningspersonale og

iii) sikkerhedspersonale, som er ansat af luftfartsforetagendet, og som beskæftiger sig med kontrol af passagerer og deres bagage,

har modtaget en undervisning, som mindst skal dække de områder, der er angivet i kolonne 2 i tabel 1, og som skal være tilstrækkeligt dybgående til at sikre, at der opnås erkendelse dels af de risici, der er forbundet med farligt gods, dels af, hvordan farligt gods identificeres, og dels af, hvilke krav, der gælder for passagerers medbringelse af farligt gods.

Tabel 1

Uddannelsesområder	1	2
Generelle kriterier	×	×
Begrænsninger for lufttransport af farligt gods	×	×
Mærkning og etikettering af kolli	×	×
Farligt gods i passagerernes bagage		×
Nødprocedurer		×

Note: »×« angiver et område, der skal omfattes

c) *Luftfartsforetagender, som er indehavere af en varig godkendelse til at transportere farligt gods*

Luftfartsforetagendet skal sikre:

1) at personale, der er beskæftiget med modtagelse af farligt gods, har modtaget undervisning i og er kvalificeret til at udføre sine pligter. Denne uddannelse skal som minimum omfatte de områder, der er angivet i kolonne 1 i tabel 2, og skal være tilstrækkeligt dybgående til at sikre, at personalet kan træffe afgørelser om at modtage eller afvise farligt gods, som udbydes til lufttransport,

2) at personale, der er beskæftiget med ground handling, stuvning og lastning af farligt gods, har fået en uddannelse, som sætter det pågældende personale i stand til at udføre sine pligter med hensyn til farligt gods. Denne uddannelse skal som minimum omfatte de områder, der er angivet i kolonne 2 i tabel 2, og skal være tilstrækkeligt dybgående til at sikre, at der opnås erkendelse dels af de risici, der er forbundet med farligt gods, dels af, hvordan farligt gods identificeres, og dels af, og hvordan det håndteres og lastes,

3) at personale, der er beskæftiget med almindelig fragthåndtering, har modtaget en uddannelse, som sætter det pågældende personale i stand til at udføre sine pligter med hensyn til farligt gods. Denne uddannelse skal som minimum omfatte de områder, der er angivet i kolonne 3 i tabel 2, og skal være tilstrækkeligt dybgående til at sikre, at der opnås erkendelse dels af de risici, der er forbundet med farligt gods, dels af, hvordan farligt gods identificeres, og dels af, og hvordan det håndteres og lastes,

4) at flyvebesætningsmedlemmer har modtaget en uddannelse, som mindst skal omfatte de områder, der er angivet i kolonne 4 i tabel 2. Uddannelsen skal være tilstrækkeligt dybgående til at sikre, at der opnås erkendelse dels af de risici, der er forbundet med farligt gods, dels af, hvordan farligt gods bør transporteres på en flyvemaskine, og

5) at følgende personale:

i) passagerbetjeningspersonale,

ii) sikkerhedspersonale, som er ansat af luftfartsforetagendet, og som beskæftiger sig med kontrol af passagerer og deres bagage, og

iii) besætningsmedlemmer, som ikke er flyvebesætningsmedlemmer,

har modtaget en uddannelse, der som minimum skal omfatte de områder, der er angivet i kolonne 5 i tabel 2. Uddannelsen skal være tilstrækkeligt dybgående til at sikre, at der opnås erkendelse dels af de risici, der er forbundet med farligt gods, dels af de krav, der gælder for passagerers medbringelse af sådant gods, eller mere generelt medbringelse af farligt gods på en flyvemaskine.

d) Luftfartsforetagendet skal sikre, at alt personale, som skal uddannes i håndtering af farligt gods, modtager tilbagevendende træning med intervaller, som ikke må overstige 2 år.

e) Luftfartsforetagendet skal sikre, at uddannelsen i håndtering af farligt gods registreres fortløbende for alt personale, der uddannes i overensstemmelse med ovenstående underpunkt d).

f) Luftfartsforetagendet skal sikre, at personalet i foretagendets speditionsfirma uddannes i overensstemmelse med den relevante kolonne i tabel 1 eller tabel 2.

Tabel 2

Uddannelsesområder	1	2	3	4	5
Generelle kriterier	×	×	×	×	×
Begrænsninger for lufttransport af farligt gods	×	×	×	×	×
Klassificering af og fortegnelse over farligt gods	×	×		×	
Generelle krav til emballering og instruktioner om emballering	×				
Krav til mærkning af emballage	×				
Mærkning og etikettering af kolli	×	×	×	×	×
Dokumentation fra afsender	×				
Modtagelse af farligt gods, herunder brug af kontrolliste	×				
Lastning, begrænsninger for lastning og adskillelse	×	×	×	×	
Inspektioner for tegn på skade eller lækage samt procedurer for dekontaminering	×	×			
Afgivelse af oplysninger til luftfartøjschef	×	×		×	
Farligt gods i passagerernes bagage	×			×	×
Nødprocedurer	×	×	×		×

Note: »×« angiver et område, der skal dækkes.

OPS 1.1225

Indberetning af hændelser og havarier med farligt gods

Luftfartsforetagendet skal indberette hændelser og havarier med farligt gods til Myndigheden. Der skal inden for 72 timer efter hændelsesforløbet afgives en foreløbig rapport, medmindre særlige omstændigheder forhindrer dette.

SUBPART S

SIKKERHED

OPS 1.1235

Sikkerhedskrav

Luftfartsforetagendet skal sikre, at alt berørt personale er gjort bekendt med og opfylder de pågældende krav i de nationale sikkerhedsprogrammer, som er gældende i den stat, hvor luftfartsforetagendet har sit hjemsted.

OPS 1.1240

Uddannelsesprogrammer

Luftfartsforetagendet skal udarbejde, ajourføre og gennemføre godkendte uddannelsesprogrammer, som sætter luftfartsforetagendets personale i stand til at træffe passende foranstaltninger for at forebygge ulovlige handlinger såsom sabotage eller kapring af flyvemaskiner og for mest muligt at begrænse følgerne af sådanne hændelsesforløb, hvis de skulle finde sted.

OPS 1.1245

Indberetning af ulovlig handling

Efter en ulovlig handling om bord på en flyvemaskine skal luftfartøjschefen eller, ved forfald, luftfartsforetagendet, ufortøvet indgive en rapport om denne handling til den relevante lokale myndighed og til Myndigheden i den stat, hvor luftfartsforetagendet har sit hjemsted.

OPS 1.1250

Checkliste vedrørende proceduren for gennemsøgning af flyvemaskiner

Luftfartsforetagendet skal sikre, at der på alle flyvemaskiner medbringes en checkliste vedrørende den procedure, der skal følges for den pågældende type ved søgning efter skjulte våben, sprængstoffer eller andre farlige genstande.

OPS 1.1255

Sikkerhed i cockpittet

Hvis der er installeret en dør til cockpittet, skal denne dør på alle flyvemaskiner, der anvendes til passagerbefordring, kunne låses inde fra cockpittet for at forhindre uvedkommende adgang.«