Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart

(2000/C 311 E/03)

(Text av betydelse för EES)

KOM(2000) 121 slutlig — 2000/0069(COD)

(Framlagt av kommissionen den 24 mars 2000)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

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

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget,

och av följande skäl:

(1) I rådets förordning (EEG) nr 3922/91 ([1]) föreskrivs gemensamma säkerhetsnormer med avseende på konstruktion, tillverkning, drift och underhåll av luftfartyg, samt personal och organisationer som sysslar med dessa uppgifter enligt regler som förtecknas i bilaga II till den förordningen. Dessa harmoniserade säkerhetsnormer gäller samtliga luftfartyg som drivs av gemenskapens operatörer, vare sig de är registrerade i en medlemsstat eller i tredje land. Vad avser områden som inte finns förtecknade i bilaga II skall rådet enligt artikel 4.1 i förordningen anta gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden på grundval av artikel 80.2 i fördraget.

(2) I artikel 9 i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag ([2]) fastställs att det alltid skall vara ett villkor för utfärdandet av en operativ licens och för dess giltighet att det berörda företaget har ett gällande drifttillstånd att utöva trafikrättigheter som täcker den verksamhet som den operativa licensen omfattar och som uppfyller kraven i den relevanta rådsförordningen. Det är lämpligt att nu fastställa sådana kriterier.

(3) De gemensamma luftfartsmyndigheterna, JAA (Joint Aviation Authorities), har antagit ett antal harmoniserade bestämmelser för kommersiell luftfart med flygplan, JAR-OPS 1. I JAR-OPS 1 (ändring 1 av den 1 mars 1998) fastställs den säkerhetsnivå som skall gälla för den här typen av verksamhet, och den är därför ett lämpligt underlag för gemenskapslagstiftning om drift av flygplan. Ändringar av texten måste dock göras så att den blir förenlig med gemenskapens lagstiftning och politik, med hänsyn till dess betydelse för den ekonomiska och sociala sektorn. Den ändrade texten skulle skilja sig från texten i JAR-OPS 1, och kan därför inte införlivas i gemenskapslagstiftningen genom en hänvisning till dess titel i bilaga II till förordning (EEG) nr 3922/91. Således måste en ny bilaga III, med de nödvändiga kraven tillfogas den förordningen.

(4) Villkoren för lufttransportföretag bör vara tillräckligt flexibla så att de kan hantera oförutsedda operationella omständigheter, vare sig det gäller operationella behov under en begränsad period eller möjlighet att visa att de kan uppnå motsvarande säkerhetsnivå genom andra åtgärder än tillämpning av de gemensamma bestämmelserna i bilaga III. En sådan flexibilitet är också nödvändig vid tillämpningen av övriga gemensamma tekniska krav (Joint Aviation Requirements, JAR) som upptas i bilaga II till förordning (EEG) nr 3922/91. Medlemsstaterna bör därför ha rätt att bevilja undantag från de gemensamma tekniska kraven och administrativa förfarandena. Eftersom sådana undantag i vissa fall kan urholka de gemensamma säkerhetskraven eller skapa en snedvridning av marknaden bör deras tillämpningsområde snävt begränsas och gemenskapen på lämpligt sätt kontrollera beviljandet av dem.

(5) Bestämmelserna om kommittéförfarandet bör ändras med hänsyn till rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ([3]).

(6) Rådets förordning (EEG) nr 3922/91 bör ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EEG) nr 3922/91 ändras på följande sätt:

1. Artikel 1.1 skall ersättas med följande:

”1. Denna förordning gäller harmoniseringen av tekniska krav och administrativa förfaranden inom den civila luftfarten såsom anges i bilaga II och bilaga III och särskilt med avseende på

([1]) EGT L 373, 31.12.1991, s. 4. Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 1069/1999 (EGT L 130, 26.5.1999, s. 16).

([2]) EGT L 240, 24.8.1992, s. 1.

([3]) EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

a) konstruktion, tillverkning, drift och underhåll av luftfartyg,

b) personal och organisationer som sysslar med dessa uppgifter."

2. Artikel 3 skall ersättas med följande:

"*Artikel 3*

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 11 skall de gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden som är tillämpliga inom gemenskapen på de områden som är förtecknade i bilaga II vara de relevanta regler som anges i den bilagan och som gäller den 1 januari 1992.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 11 skall de gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden som är tillämpliga inom gemenskapen vad gäller kommersiella transporter med flygplan vara de som anges i bilaga III."

3. Artikel 4.1 skall ersättas med följande:

"1. Vad avser områden som inte omfattas av bilaga II eller bilaga III skall rådet anta gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden på grundval av artikel 80.2 i fördraget. Kommissionen skall när det är lämpligt och så snart som möjligt överlämna lämpliga förslag inom dessa områden."

4. Artikel 8 skall ersättas med följande:

"*Artikel 8*

1. Bestämmelserna i artiklarna 3–7 skall inte hindra en medlemsstat från att omedelbart reagera på ett säkerhetsproblem som berör en produkt, en person eller en organisation som omfattas av bestämmelserna i denna förordning. I sådana fall skall medlemsstaten underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om de åtgärder som vidtagits och skälen till detta.

2. Kommissionen skall i enlighet med det förfarande som avses i artikel 12.2 fatta beslut om huruvida en otillräcklig säkerhetsnivå eller brister i de gemensamma tekniska kraven och administrativa förfarandena berättigar att de åtgärder som vidtagits i enlighet med punkt 1 i denna artikel, skall få fortsatt giltighet. Kommissionen skall i så fall vidta nödvändiga åtgärder för att ändra de berörda gemensamma tekniska kraven och administrativa förfarandena i enlighet med artikel 4 eller 11. Om medlemsstatens åtgärder inte befinns vara berättigade skall medlemsstaten upphöra med åtgärderna i fråga.

3. Medlemsstaterna får bevilja undantag från de tekniska krav och administrativa förfaranden som anges i denna förordning i fall av oförutsedda och akuta operationella omständigheter eller operationella behov under en begränsad period. Kommissionen och övriga medlemsstater skall så snart som möjligt informeras om de beviljade undantagen.

4. Kommissionen får i enlighet med det förfarande som avses i artikel 12.2 besluta att undantag som har beviljats i enlighet med punkt 3 i denna artikel inte överensstämmer med de allmänna säkerhetsmålen i den här förordningen eller med andra bestämmelser i gemenskapslagstiftningen. Medlemsstaten skall i det fallet upphäva undantaget.

5. Om det är möjligt att med andra metoder uppnå en säkerhetsnivå som motsvarar den nivå som uppnås genom tillämpning av de gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden som ingår i bilagorna I, II och III till denna förordning, får medlemsstaterna, utan diskriminering på grund av den sökandes nationalitet och med beaktande av kravet att konkurrensen inte får snedvridas, godkänna avvikelse från dessa bestämmelser. Den berörda medlemsstaten skall i sådana fall underrätta kommissionen innan avvikelsen godkänns och motivera varför det finns behov av att avvika från de gemensamma tekniska kraven och administrativa förfarandena, samt ange på vilka villkor en motsvarande säkerhetsnivå skall kunna uppnås.

6. Kommissionen skall i enlighet med det förfarande som avses i artikel 12.2 besluta huruvida ett godkännande i enlighet med punkt 5 innebär en motsvarande säkerhetsnivå och således kan beviljas. I det fallet skall kommissionen meddela samtliga medlemsstater sitt beslut, vilka också skall ha rätt att tillämpa åtgärden. Tillämpliga bestämmelser i bilaga II och bilaga III får också ändras för att återspegla en sådan åtgärd.

Bestämmelserna i artiklarna 6.1 och 7 skall tillämpas på åtgärden i fråga."

5. Artikel 11.1 skall ersättas med följande:

"1. Enligt det förfarande som avses i artikel 12.2 skall kommissionen göra de ändringar som blivit nödvändiga på grund av vetenskapliga och tekniska framsteg i de gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden som anges i bilagorna."

6. I artikel 12 skall punkterna 2 och 3 ersättas med följande:

"2. När hänvisning sker till denna punkt skall det föreskrivande förfarandet i artikel 5 i beslut 1999/468/EG (*) tillämpas, varvid bestämmelserna i artikel 7.3 och i artikel 8 i det beslutet skall iakttas.

3. Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall fastställas till tre månader.

(*) EGT L 184, 17.7.1999, s. 23."

7. Texten i bilagan till den här förordningen skall läggas till som bilaga III.

Artikel 2

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

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

BILAGA

"BILAGA III

GEMENSAMMA TEKNISKA KRAV OCH ADMINISTRATIVA FÖRFARANDEN FÖR KOMMERSIELLA TRANSPORTER MED LUFTFARTYG

OPS 1: Kommersiella flygtransporter (Flygplan)

Innehållsförteckning (Allmän översikt)

AVSNITT A — Tillämplighet

AVSNITT B — Allmänt

AVSNITT C — Certifiering och tillsyn av operatörer

AVSNITT D — Operativa förfaranden och procedurer

AVSNITT E — Allvädersverksamhet

AVSNITT F — Prestanda allmänt

AVSNITT G — Prestandaklass A

AVSNITT H — Prestandaklass B

AVSNITT I — Prestandaklass C

AVSNITT J — Massa och balans

AVSNITT K — Instrument och utrustning

AVSNITT L — Kommunikations- och navigeringsutrustning

AVSNITT M — Flygplansunderhåll

AVSNITT N — Flygbesättning

AVSNITT O — Kabinbesättning

AVSNITT P — Handböcker, loggböcker och journaler

AVSNITT R — Transport av farligt gods med flyg

AVSNITT S — Luftfartsskydd

AVSNITT A

TILLÄMPLIGHET

OPS 1.001

Tillämplighet

(Se tillägg 1 till OPS 1.001)

a) OPS del 1 innehåller bestämmelser som skall tillämpas för sådana kommersiella flygtransporter med civila flygplan, som utförs av en operatör vars huvudkontor och i förekommande fall vars säte är beläget i en medlemsstat, härefter kallad operatör. OPS 1 är inte tillämplig för flygplan när de används i militär-, tull- och polistjänst.

b) Bestämmelserna i OPS 1 skall tillämpas

1. av operatörer vars flygplans maximala startmassa överstiger 10 ton eller vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av 20 eller fler passagerare eller av operatörer som brukar en blandad flotta av flygplan med fler och färre passagerarsäten än detta gränstal, senast den . . . om inte annat anges,

2. av operatörer av alla andra flygplan senast den . . . om inte annat anges.

Tillägg 1 till OPS 1.001

Senare tillämpningsdatum i OPS 1

Vissa av bestämmelserna i OPS 1 har tillämpningsdatum som är senare än ikraftträdandedatum för OPS 1. Sådana bestämmelser med tillhörande senarelagda tillämpningsdatum är följande:

— OPS 1.470 f . . .

— OPS 1.652 'Anmärkningar' . . .

— 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 . . .

AVSNITT B

ALLMÄNT

OPS 1.005

Allmänt

a) En operatör får inte utföra kommersiella flygtransporter med flygplan på annat sätt än i enlighet med OPS 1.

b) Operatören skall uppfylla luftvärdighetsbestämmelser som är tillämpliga för flygplan som används för kommersiella flygtransporter.

c) Varje flygplan skall brukas i enlighet med villkoren i luftvärdighetsbeviset och inom godkända begränsningar i flyghandboken.

OPS 1.010

Dispenser

Med beaktande av det tillämpliga allmänna granskningsförfarandet kan myndigheten i undantagsfall lämna en tillfällig dispens från bestämmelserna i OPS 1 om myndigheten bedömer att det finns ett behov och under förutsättning att varje tilläggskrav uppfylls som myndigheten i varje särskilt fall bedömer nödvändigt för att säkerställa en godtagbar säkerhetsnivå.

OPS 1.015

Operativa direktiv

a) Under beaktande av det tillämpliga granskningsförfarandet kan myndigheten genom ett operativt direktiv föreskriva att en operativ verksamhet av säkerhetsskäl förbjuds, begränsas eller bedrivs enligt vissa villkor.

b) Operativa direktiv innehåller

1. anledningen till utgivningen,

2. tillämpning och varaktighet samt

3. åtgärder som krävs av operatören (operatörerna).

c) Operativa direktiv utgör tillägg till bestämmelserna i OPS 1.

OPS 1.020

Lagar, bestämmelser och förfaranden – operatörens ansvar

En operatör skall säkerställa att

1. alla anställda görs medvetna om att de skall iaktta de lagar, bestämmelser och förfaranden som gäller i de stater där verksamhet bedrivs och som är tillämpliga på den tjänst de utför, och

2. alla besättningsmedlemmar känner till de lagar, bestämmelser och förfaranden som är tillämpliga på den tjänst de utför.

OPS 1.025

Gemensamt språk

a) En operatör skall säkerställa att alla besättningsmedlemmar kan kommunicera på ett gemensamt språk.

b) En operatör skall säkerställa att all operativ personal kan förstå det språk som används i de delar av drifthandboken som gäller för deras tjänst och ansvar.

OPS 1.030

Minimiutrustningslista – operatörens ansvar

a) En operatör skall för varje flygplan upprätta en minimiutrustningslista (Minimum Equipment List, MEL) som skall vara godkänd av myndigheten. Den skall baseras på den relevanta grundläggande minimiutrustningslistan (Master Minimum Equipment List, MMEL), som godtagits av myndigheten (om sådan MMEL finns), men den får inte vara mindre restriktiv än denna.

b) En operatör får inte utan myndighetens tillstånd bedriva verksamhet med flygplan annat än i enlighet med MEL. Ett sådant tillstånd medger under inga omständigheter att verksamhet bedrivs utanför begränsningarna i MMEL.

OPS 1.035

Kvalitetssystem

a) En operatör skall upprätta endast ett kvalitetssystem och utse endast en kvalitetschef, för att övervaka uppfyllelsen av, och lämpligheten hos, de förfaranden som krävs för att säkerställa säkra operativa förfaranden och luftvärdiga flygplan. Övervakningen skall innefatta ett system för återrapportering till den verksamhetsansvarige chefen (se även OPS 1.175 h) för att säkerställa att erforderliga korrigerande åtgärder vidtas.

b) Kvalitetssystemet skall innefatta ett program för kvalitetssäkring som innehåller förfaranden som kan verifiera att all verksamhet bedrivs enligt alla tillämpliga bestämmelser, standarder och förfaranden.

c) Kvalitetssystemet och kvalitetschefen skall vara godtagbara för myndigheten.

d) Kvalitetssystemet skall vara beskrivet i tillämplig dokumentation.

e) Oavsett vad som föreskrivs i stycke a ovan kan myndigheten godta utnämningen av två kvalitetschefer, en för drift och en för underhåll, under förutsättning att operatören har inrättat en kvalitetsenhet för att säkerställa att kvalitetssystemet tillämpas enhetligt genom hela verksamheten.

OPS 1.037

Haveriförebyggande flygsäkerhetsprogram

En operatör skall upprätta ett haverifö rebyggande flygsäkerhetsprogram som får integreras med kvalitetssystemet och som innefattar

1. ett program för att uppnå och bibehålla riskmedvetenhet hos alla personer som är involverade i verksamheten, och

2. utvärdering av relevant information angående haverier och tillbud och utfärdande av tillhörande information.

OPS 1.040

Extra besättningsmedlemmar

En operatör skall säkerställa att besättningsmedlemmar, som inte krävs som flyg- eller kabinbesättningsmedlemmar, har utbildats för de uppgifter de tilldelats och att de är kompetenta att utföra dessa.

OPS 1.050

Information om flygräddningstjänst

En operatör skall säkerställa att sådan information om flygräddningstjänst som är väsentlig för den avsedda flygningen är lätt tillgänglig i cockpit.

OPS 1.055

Information om nöd- och överlevnadsutrustning ombord

En operatör skall säkerställa att det finns förteckningar tillgängliga med information om den nöd- och överlevnadsutrustning som medförs ombord på operatörens alla flygplan. Förteckningarna skall omedelbart kunna delges räddningscentraler. Informationen skall i tillämpliga delar innefatta antal, färg och typ av livbåtar och pyroteknisk utrustning, utförlig beskrivning av medicinskt nödförråd, vattenförråd samt typ av bärbar nödradioutrustning och dess frekvens.

OPS 1.060

Nödlandning på vatten

En operatör får inte bruka ett flygplan, vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av 30 eller fler passagerare, för flygning över hav på ett avstånd från landområde lämpligt för nödlandning, som är större än vad som motsvaras av 120 minuters flygning med marschfart eller 400 NM, varvid det minsta av dessa två avstånd skall gälla, såvida inte flygplanet uppfyller kraven för nödlandning på vatten enligt tillämpliga luftvärdighetsbestämmelser.

OPS 1.065

Transport av krigsmateriel

a) En operatör får inte transportera krigsmateriel med flyg, om inte tillstånd till detta har lämnats av alla berörda stater.

b) En operatör skall säkerställa att krigsmaterielen är

1. stuvad i flygplanet på en plats som är oåtkomlig för passagerarna under flygning, och

2. i fråga om skjutvapen, oladdade

såvida inte, innan flygningen påbörjas, tillstånd har lämnats av alla berörda stater att sådan krigsmateriel får transporteras under omständigheter som helt eller delvis skiljer sig från dem som anges i detta stycke.

c) En operatör skall säkerställa att befälhavaren, innan en flygning påbörjas, är underrättad om detaljerna kring och placeringen av den krigsmateriel som är avsedd att transporteras ombord på flygplanet.

OPS 1.070

Transport av sportvapen och ammunition

a) En operatör skall vidta alla rimliga åtgärder för att säkerställa att han erhåller information om alla sportvapen som är avsedda att transporteras med flyg rapporteras till operatören.

b) En operatör som godtar att transportera sportvapen skall säkerställa att de är

1. stuvade i flygplanet på en plats som är oåtkomlig för passagerarna under flygning, om inte myndigheten har bedömt att detta är ogenomförbart och har godtagit att andra förfaranden får tillämpas och

2. i fråga om skjutvapen eller andra vapen som kan förses med ammunition, att dessa är oladdade.

c) Ammunition för sportvapen får medföras i passagerarnas incheckade bagage, dock med vissa begränsningar (se OPS 1.1160 b.5) i enlighet med ICAO Technical Instructions, som är definierade i OPS 1.1150 a.14.

OPS 1.075

Personbefordran

En operatör skall vidta alla rimliga åtgärder för att säkerställa att ingen under flygning vistas i någon del av ett flygplan, som inte är utformad för personbefordran, såvida inte befälhavaren beviljat tillfälligt tillträde till en del av flygplanet

1. där det är nödvändigt att vidta åtgärder för flygplanets säkerhet eller för säkerheten för personer, djur eller gods ombord eller

2. där gods eller förnödenheter transporteras och som är utformad så att en person skall kunna ha tillträde till den under flygning.

OPS 1.085

Besättningens ansvar

a) En besättningsmedlem ansvarar för att han korrekt utför sina arbetsuppgifter som

1. är relaterade till flygplanets och de ombordvarandes säkerhet och som

2. är fastställda i drifthandbokens instruktioner och förfaranden.

b) En besättningsmedlem skall

1. till befälhavaren rapportera varje tillbud som har medfört fara eller skulle kunna ha medfört fara och skall

2. använda operatörens rapporteringssystem för tillbud i enlighet med OPS 1.420. Vid alla sådana tillfällen skall en kopia av rapporten (rapporterna) delges berörd befälhavare.

c) En besättningsmedlem får inte tjänstgöra i ett flygplan

1. under påverkan av någon drog som kan inverka menligt på hans förmåga att utföra tjänsten på ett säkert sätt,

2. efter djuphavsdykning om inte rimlig tid har förflutit,

3. efter blodgivning om inte rimlig tid har förflutit,

4. om han tvivlar på sin förmåga att utföra de uppgifter som tilldelats honom eller

5. om han lider eller tror sig lida av trötthet eller på annat sätt känner sig opasslig i sådan utsträckning att flygningen kan utsättas för fara.

d) En besättningsmedlem får inte

1. förtära alkohol mindre än 8 timmar innan han skall inställa sig till flygtjänst eller påbörja beredskapstjänst,

2. påbörja en flygtjänstperiod med en alkoholhalt i blodet som överstiger 0,2 promille,

3. förtära alkohol under flygtjänstperioden eller under beredskap.

e) Befälhavaren skall

1. ansvara för att flygplanet handhas på ett säkert sätt samt för de ombordvarandes säkerhet under flygtid,

2. ha bemyndigande att ge de order som han bedömer vara nödvändiga för flygplanets, de ombordvarandes och medförd egendoms säkerhet,

3. ha bemyndigande att sätta i land personer eller gods, som enligt hans mening kan utgöra en risk för flygplanets eller de ombordvarandes säkerhet,

4. inte tillåta att en person medföljer som verkar vara påverkad av alkohol eller droger i sådan utsträckning att flygplanet eller de ombordvarande kan antas utsättas för fara,

5. ha rätt att vägra transportera avvisade passagerare och personer som utvisas eller som är tagna i förvar, om transporten av dessa kan innebära någon risk för flygplanets eller de ombordvarandes säkerhet,

6. säkerställa att passagerarna har informerats om placeringen av nödutgångar samt placeringen och användningen av aktuell säkerhets- och nödutrustning,

7. säkerställa att alla operativa procedurer och checklistor iakttas i enlighet med drifthandboken,

8. inte tillåta att någon besättningsmedlem utför några andra uppgifter under start, första delen av stigningen, slutlig inflygning och landning än sådana som behövs, för att genomföra flygningen på ett säkert sätt,

9. inte tillåta

i) att en färdregistrator görs obrukbar, stängs av eller raderas under flygning eller att registrerad information raderas efter flygning i händelse av ett haveri eller ett tillbud som det är krav på att rapportera,

ii) att en ljudregistrator görs obrukbar eller stängs av under flygning såvida han inte anser att den registrerade information, som annars skulle raderas automatiskt, bör bevaras för haveri- eller tillbudsutredning, ej heller tillåta att registrerad information manuellt raderas under eller efter flygning i händelse av ett haveri eller ett tillbud som det är krav på att rapportera,

10. besluta om att godta eller inte godta ett flygplan med felfunktioner som tillåts i enlighet med listan över konfigurationsavvikelser (Configuration Deviation List, CDL) eller enligt minimiutrustningslistan (MEL), samt

11. förvissa sig om att tillsyn före flygning har utförts.

f) Befälhavaren skall i en nödsituation som kräver omedelbart beslut och åtgärd, vidta alla åtgärder han bedömer vara nödvändiga med hänsyn till omständigheterna. Vid sådana tillfällen får han av säkerhetsskäl göra avsteg från regler, operativa förfaranden och metoder.

OPS 1.090

Befälhavarens myndighet

En operatör skall vidta alla rimliga åtgärder för att säkerställa att alla som medföljer flygplanet lyder de lagenliga order som befälhavaren ger för att trygga säkerheten för flygplanet och för personer och egendom ombord.

OPS 1.100

Tillträde till cockpit

a) En operatör skall säkerställa att ingen annan än en flygbesättningsmedlem som är beordrad att tjänstgöra under en flygning, ges tillträde till eller medföljer i cockpit såvida inte personen

1. är en tjänstgörande besättningsmedlem,

2. är en representant för den myndighet som är ansvarig för certifiering, certifikatutfärdande eller inspektion, om detta krävs för att han skall kunna fullfölja sitt tjänsteuppdrag, eller

3. tillåts vistelse och transport i enlighet med instruktioner i drifthandboken.

b) Befälhavaren skall säkerställa att

1. av säkerhetsskäl, tillträde till cockpit inte orsakar störningar och/eller hinder att genomföra flygningen och att

2. alla personer som medföljer i cockpit informeras om aktuella säkerhetsprocedurer.

c) Det slutliga beslutet om tillträde till cockpit skall vara befälhavarens ansvar.

OPS 1.105

Obehörig transport

En operatör skall vidta alla rimliga åtgärder för att säkerställa att ingen gömmer sig eller gömmer gods ombord på ett flygplan.

OPS 1.110

Bärbar elektronisk utrustning

En operatör får inte tillåta att någon använder bärbar elektronisk utrustning ombord på ett flygplan och operatören skall vidta alla rimliga åtgärder för att säkerställa att ingen använder sådan utrustning ombord, om den på ett negativt sätt kan påverka funktionen hos flygplanets system och utrustning.

OPS 1.115

Alkohol och droger

En operatör får inte tillåta att någon går ombord eller vistas i ett flygplan och operatören skall vidta alla rimliga åtgärder för att säkerställa att ingen går ombord eller vistas i ett flygplan om han är påverkad av alkohol eller droger i sådan omfattning att det är sannolikt att flygplanet eller de ombordvarandes säkerhet kan äventyras.

OPS 1.120

Fara för säkerheten

En operatör skall vidta alla rimliga åtgärder för att säkerställa att ingen handlar hänsynslöst eller vårdslöst eller underlåter att handla

1. så att ett flygplan eller en person ombord utsätts för fara,

2. så att ett flygplan utgör eller tillåts utgöra en fara för någon person eller egendom.

OPS 1.125

Handlingar som skall medföras

a) En operatör skall säkerställa att följande handlingar eller kopior av dessa medförs på varje flygning:

   1. Nationalitets- och registreringsbevis.

   2. Luftvärdighetsbevis.

   3. Miljövärdighetsbevis (om tillämpligt).

   4. Drifttillstånd (Air Operator Certificate, AOC).

   5. Radiotillstånd.

   6. Bevis om ansvarsförsäkring(ar) till skydd för tredje man.

b) Varje flygbesättningsmedlem skall på varje flygning medföra gällande certifikat för flygbesättningsmedlem med erforderlig(a) behörighet(er) för den avsedda flygningen.

OPS 1.130

Handböcker som skall medföras

En operatör skall säkerställa att

1. gällande delar av drifthandboken, som är relevanta för besättningens arbetsuppgifter medförs på varje flygning,

2. de delar av drifthandboken, som behövs för att utföra en flygning är lätt åtkomliga för besättningen ombord på flygplanet, samt

3. den gällande flyghandboken för flygplanet medförs i flygplanet såvida inte myndigheten har godtagit att drifthandboken enligt OPS 1.1045, tillägg 1, avsnitt B, innehåller relevant information om flygplanet.

OPS 1.135

Tilläggsinformation och formulär som skall medföras

a) En operatör skall säkerställa att förutom de handlingar och handböcker som föreskrivs i OPS 1.125 och OPS 1.130, följande information och formulär, som är relevanta för flygningens art och det geografiska verksamhetsområdet, medförs på varje flygning:

   1. Driftfärdplan som innehåller minst den information som krävs enligt OPS 1.1060.

   2. Teknisk journal för flygplan som innehåller minst den information som krävs enligt OPS 1.915 a.

   3. Uppgifter om den inlämnade ATS-färdplanen.

   4. Erforderlig NOTAM/AIS-dokumentation.

   5. Erforderlig meteorologisk information.

   6. Massa- och balansdokumentation enligt vad som anges i avsnitt J.

   7. Underrättelse om speciella kategorier av passagerare såsom säkerhetspersonal som inte betraktas som besättning, handikappade, avvisade passagerare, utvisade och sådana personer som är tagna i förvar.

   8. Underrättelse om speciell last, inklusive farligt gods, som innefattar sådan skriftlig information till befälhavaren som föreskrivs i OPS 1.1215 d.

   9. Gällande kartor med tillhörande dokument enligt OPS 1.290 b.7.

   10. All annan dokumentation som kan krävas av stater som berörs av flygningen, såsom lastspecifikation, passagerarlista etc.

   11. Formulär för att uppfylla myndighetens och operatörens rapporteringskrav.

b) Myndigheten kan medge att den information som specificeras i stycke a ovan eller delar av den presenteras på annat sätt än i tryckt form. Godtagbar tillgänglighet, användbarhet och tillförlitlighet skall säkerställas.

OPS 1.140

Information som skall behållas på marken

a) En operatör skall säkerställa att

minst så länge varje flygning eller serie av flygningar pågår

   i) information som är relevant för flygningen och arten av verksamhet bevaras på marken, och

   ii) informationen behålls, tills den har kopierats, på den plats där den kommer att förvaras i enlighet med OPS 1.1065 eller, om detta inte är genomförbart,

   iii) samma information medförs i flygplanet i en brandsäker behållare.

b) Den information som avses i stycke a ovan innefattar:

1. En kopia av driftfärdplanen där så är tillämpligt.

2. Kopior av relevanta delar av flygplanets tekniska journal.

3. Sträckanpassad NOTAM-dokumentation om särskild sådan är utgiven av operatören.

4. Massa- och balansdokumentation om sådant krävs (se OPS 1.625).

5. Underrättelse om last av särskilt slag.

OPS 1.145

Rätt att inspektera

En operatör skall säkerställa att varje, av myndigheten utsedd person, när som helst tillåts att gå ombord på och flyga med varje flygplan, som brukas i enlighet med ett, av samma myndighet utfärdat drifttillstånd, samt att gå in i och vistas i cockpit med förbehåll för att befälhavaren får vägra tillträde till cockpit om flygplanets säkerhet enligt hans uppfattning därigenom skulle äventyras.

OPS 1.150

Uppvisande av dokumentation

a) En operatör skall

1. ge varje person, som är utsedd av myndigheten tillgång till all dokumentation som rör flygoperativa eller underhållstekniska verksamheter, och

2. på begäran av myndigheten visa upp all sådan dokumentation inom rimlig tid.

b) Befälhavaren skall, på begäran av någon som är utsedd av myndigheten, inom rimlig tid visa upp den dokumentation, som skall medföras ombord för denne.

OPS 1.155

Bevarande av dokument

En operatör skall säkerställa att

1. all dokumentation, i original eller kopia, som det krävs att han skall bevara, bevaras under föreskriven arkiveringsperiod, även om han upphör att vara flygplanets brukare,

2. om en besättningsmedlem, för vilken operatören har förvarat handlingar om flygtjänstgöring, tjänstgöring och viloperioder, blir besättningsmedlem hos en annan operatör, de handlingar görs tillgängliga för den nya operatören.

OPS 1.160

Bevarande, uppvisande och användning av registreringar från färd- och ljudregistrator

a) *Bevarande av registreringar*

1. I händelse av ett haveri skall brukaren av ett flygplan, som är utrustat med färd- och ljudregistrator, så långt möjligt bevara registrerade data i original som hör till haveriet, så som de finns i registratorn, under en period av 60 dagar, såvida inte den utredande myndigheten beslutat annat.

2. Om inte förhandsmedgivande har lämnats av myndigheten skall brukaren av ett flygplan, som är utrustat med färd- och ljudregistrator, efter ett tillbud som det är krav på att rapportera, så långt möjligt bevara registrerade data som hör till tillbudet i original, så som det finns i registratorn, under en period av 60 dagar, såvida inte den utredande myndigheten beslutat annat.

3. Därutöver, om myndigheten så beslutar, skall brukaren av ett flygplan som är utrustat med färd- och ljudregistrator bevara registrerade data i original under en period av 60 dagar, såvida inte den utredande myndigheten beslutat annat.

4. När det krävs att ett flygplan skall vara utrustat med färdregistrator skall brukaren av flygplanet

i) spara registreringarna under den tid som krävs enligt OPS 1.715, 1.720 och 1.725 med undantag för provning och underhåll av färdregistratorn då upp till en timme av det äldsta registrerade materialet vid tiden för provningen får raderas, samt

ii) ha ett dokument som innehåller den information som är nödvändig för att ta fram och omvandla lagrad data till tekniska enheter.

b) *Uppvisande av registreringar*

Brukaren av ett flygplan som är utrustat med färd- och ljudregistrator, skall på begäran av myndigheten inom rimlig tid visa upp varje registrering som gjorts av färd- och ljudregistrator och som finns tillgänglig eller har bevarats.

c) *Användning av registreringar*

1. Registreringar från ljudregistratorn får inte utan samtliga berörda besättningsmedlemmars samtycke användas för andra ändamål än för utredning av ett haveri eller ett tillbud som det är krav på att rapportera.

2. Registreringar från färdregistratorn får inte användas för andra ändamål än för utredning av ett haveri eller ett tillbud som det är krav på att rapportera, förutom när sådana registreringar

i) används av operatören för luftvärdighets- eller underhållsändamål eller

ii) är avidentifierade eller

iii) görs tillgängliga på ett betryggande sätt.

OPS 1.165

In- och uthyrning

a) *Terminologi*

Begrepp som används i detta stycke har följande betydelse:

1. In- och uthyrning utan besättning (dry lease) – Flygplanet brukas i enlighet med inhyrarens drifttillstånd.

2. In- och uthyrning med besättning (wet lease) – Flygplanet brukas i enlighet med uthyrarens drifttillstånd.

b) *In- och uthyrning av flygplan mellan operatörer*

1. Uthyrning med besättning (wet lease-out)

En operatör, som tillhandahåller ett flygplan och komplett besättning till en annan operatör och som behåller alla funktioner och allt ansvar enligt avsnitt C, skall förbli flygplanets brukare.

2. All in- och uthyrning utom uthyrning med besättning

i) Utom i det fall som nämns i stycke b.1 ovan, skall en operatör, som använder ett flygplan från eller som tillhandahåller ett flygplan till en annan operatör, först inhämta godkännande från den berörda myndigheten. Alla villkor som ingår i godkännandet skall tas med i leasingavtalet.

ii) De delar av ett leasingavtal som är godkända av myndigheten, med undantag av leasingavtal som omfattar flygplan och komplett besättning och där ingen överföring av funktioner och ansvar är avsedd, skall med avseende på det hyrda flygplanet betraktas som ändringar av det drifttillstånd enligt vilket flygningarna sker.

c) *In- och uthyrning av flygplan mellan en operatör och någon annan än en operatör*

1. Inhyrning utan besättning (dry lease-in)

i) En operatör får inte utan myndighetens godkännande hyra in ett flygplan utan besättning från någon annan än en operatör. Alla villkor som ingår i godkännandet skall tas med i leasingavtalet.

ii) I fråga om flygplan som är inhyrda utan besättning skall operatören säkerställa att alla eventuella avvikelser från föreskrifterna i avsnitt K, L och/eller från tillämpliga luftvärdighetskrav är anmälda till och godtagbara för myndigheten.

2. Inhyrning med besättning (wet lease-in)

i) En operatör får inte utan myndighetens godkännande hyra in ett flygplan med besättning från någon annan än en operatör.

ii) En operatör skall säkerställa att i fråga om flygplan som är inhyrda med besättning

A) uthyrarens säkerhetsstandard med avseende på underhåll och drift är likvärdig med den som finns i JAR,

B) uthyraren är en operatör som har ett drifttillstånd utfärdat av en stat som har undertecknat Chicagokonventionen,

C) flygplanet har ett normalt luftvärdighetsbevis utfärdat i enlighet med ICAO Annex 8, samt

D) alla krav är uppfyllda som gjorts tillämpliga av inhyrarens myndighet.

3. Uthyrning utan besättning (dry lease-out)

En operatör får hyra ut ett flygplan utan besättning för kommersiella flygtransporter till en operatör i en stat som har undertecknat Chicagokonventionen under förutsättning att följande villkor är uppfyllda:

A) Myndigheten har lämnat operatören dispens från berörda krav i OPS 1 och tagit bort flygplanet från operatörens drifttillstånd efter det att den främmande myndigheten skriftligt har accepterat ansvaret för tillsyn av flygplanets underhåll och drift.

B) Flygplanet underhålls i enlighet med ett godkänt underhållsprogram.

4. Uthyrning med besättning (wet lease-out)

En operatör, som tillhandahåller ett flygplan och komplett besättning åt någon annan och som behåller alla funktioner och allt ansvar enligt avsnitt C, skall förbli flygplanets brukare.

AVSNITT C

CERTIFIERING OCH TILLSYN AV OPERATÖRER

OPS 1.175

Allmänna regler för certifiering av operatörer

Anm.1: Tillägg 1 till denna paragraf anger innehållet i och villkoren för ett drifttillstånd.

Anm.2: Tillägg 2 till denna paragraf anger kraven på ledning och organisation.

a) En operatör får inte bedriva verksamhet med flygplan som innebär kommersiella flygtransporter annat än inom ramen för och i enlighet med villkoren i ett drifttillstånd (Air Operator Certificate, AOC).

b) En sökande till ett drifttillstånd eller till en ändring av ett drifttillstånd skall medge att myndigheten undersöker alla säkerhetsaspekter på den avsedda verksamheten.

c) En sökande till ett drifttillstånd

1. får inte inneha ett drifttillstånd som är utfärdat av en annan myndighet såvida inte de berörda myndigheterna särskilt har godkänt detta,

2. skall ha sitt huvudkontor och i förekommande fall sitt säte i den stat som är ansvarig för att utfärda drifttillståndet,

3. skall visa myndigheten att han kan bedriva en säker verksamhet.

d) Om en operatör har flygplan registrerade i olika medlemsstater, skall lämpliga arrangemang vidtas för att säkerställa att säkerhetsöversyn utförs centralt av den myndighet som utfärdat drifttillståndet.

e) Operatören skall ge myndigheten tillträde till sin organisation och sina flygplan och skall när det gäller underhåll, säkerställa att alla anlitade JAR-145-underhållsorganisationer ges tillträde, så att myndigheten kan konstatera att OPS fortlöpande efterlevs.

f) Ett drifttillstånd ändras, försätts ur kraft eller återkallas om myndigheten inte längre är förvissad om att operatören kan upprätthålla en säker verksamhet.

g) Operatören skall ha en ledningsorganisation som är kompetent att operativt leda och övervaka alla flygningar som sker enligt villkoren i drifttillståndet.

h) Operatören skall ha utsett en verksamhetsansvarig chef som är godtagbar för myndigheten och som har befogenheter inom företaget att säkerställa att all operativ och underhållsteknisk verksamhet kan finansieras och utföras i enlighet med den standard som myndigheten kräver.

i) Operatören skall ha utsett befattningshavare som är godtagbara för myndigheten och som ansvarar för,

1. flygverksamhet,

2. underhållssystem,

3. utbildning av besättningar, samt

4. markbunden verksamhet.

j) Operatören skall säkerställa att varje flygning utförs i enlighet med bestämmelserna i drifthandboken.

k) Operatören skall ställa i ordning lämpliga inrättningar för den markbundna verksamheten för att säkerställa att flygningarna hanteras på ett säkert sätt.

l) Operatören skall säkerställa att flygplanen är utrustade och att besättningarna har den kompetens som krävs med hänsyn till det geografiska verksamhetsområdet och verksamhetens art.

m) Operatören skall uppfylla underhållsbestämmelserna i avsnitt M för alla flygplan som brukas i enlighet med villkoren i drifttillståndet.

n) Operatören skall förse myndigheten med ett exemplar av den drifthandbok som föreskrivs i avsnitt P, liksom alla ändringar eller revisioner till denna.

o) Som stöd för den operativa verksamheten skall operatören vid huvudbasen ha resurser som är anpassade till det geografiska verksamhetsområdet och verksamhetens art.

OPS 1.180

Utfärdande, ändring och fortsatt giltighet av ett drifttillstånd

a) En operatör beviljas inte ett drifttillstånd eller en ändring av ett drifttillstånd och drifttillståndet förblir inte gällande, såvida inte:

1. De flygplan som brukas har ett normalt luftvärdighetsbevis som är utfärdat i enlighet med ICAO Annex 8 av en medlemsstat.

2. Underhållssystemet har godkänts av myndigheten i enlighet med avsnitt M.

3. Han har visat myndigheten att han har förmåga att,

i) upprätta och vidmakthålla en fullgod organisation,

ii) upprätta och vidmakthålla ett kvalitetssystem i enlighet med OPS 1.035,

iii) genomföra erforderliga utbildningsprogram,

iv) uppfylla underhållskrav som överensstämmer med karaktären och omfattningen av den beskrivna verksamheten inklusive tillämpliga delar av vad som föreskrivs i OPS 1.175 g till o och

v) uppfylla kraven enligt OPS 1.175.

b) Oaktat bestämmelserna i OPS 1.185 f skall operatören så snart som möjligt meddela myndigheten alla ändringar av de uppgifter som lämnats i enlighet med stycke a ovan.

c) Om myndigheten inte är förvissad om att bestämmelserna i stycke a ovan har uppfyllts, kan myndigheten kräva att en eller flera demonstrationsflygningar genomförs, som om de vore kommersiella transportflygningar.

OPS 1.185

Administrativa krav

a) En operatör skall säkerställa att följande uppgifter ingår i den första ansökan om ett drifttillstånd och när det är tillämpligt i varje ansökan om ändring eller förnyelse:

1. Sökandens namn, adress och postadress.

2. En beskrivning av den avsedda verksamheten.

3. En beskrivning av ledningsorganisationen.

4. Namnet på den verksamhetsansvarige chefen.

5. Namnen på de viktigaste befattningshavarna, inklusive de ansvariga för den flygoperativa verksamheten, underhållssystemet, besättningsutbildningen och för den markbundna verksamheten samt deras kvalifikationer och erfarenhet.

6. Drifthandboken.

b) När det enbart gäller operatörens underhållssystem skall följande uppgifter ingå i den första ansökan om ett drifttillstånd och när det är tillämpligt, i varje ansökan om ändring eller förnyelse samt för varje flygplanstyp som skall brukas:

1. Manualen för styrning av underhåll.

2. Operatörens underhållsprogram för flygplan.

3. Den tekniska journalen för flygplan.

4. I tillämpliga fall, de tekniska specifikationerna i underhållsavtalet/-en mellan operatören och varje underhållsorganisation som är godkänd enligt JAR-145.

5. Antalet flygplan.

c) Ansökan om ett första utfärdande av ett drifttillstånd skall inlämnas senast 90 dagar innan den avsedda verksamheten påbörjas, förutom att drifthandboken får ha inkommit senare, dock inte senare än 60 dagar innan den avsedda verksamheten påbörjas.

d) Ansökan om ändring av ett drifttillstånd skall inges senast 30 dagar innan den avsedda verksamheten påbörjas, om inte annat särskilt medgivits.

e) Ansökan om förnyelse av ett drifttillstånd skall ha inkommit senast 30 dagar före giltighetstidens utgång, om inte annat särskilt medgivits.

f) Om det inte finns särskilda skäl, skall myndigheten underrättas senast 10 dagar innan en föreslagen ändring genomförs som rör en utsedd befattningshavare.

Tillägg 1 till OPS 1.175

Innehåll och villkor i ett drifttillstånd (AOC)

Ett drifttillstånd skall innehålla:

a) Operatörens namn och baseringsort (huvudkontor).

b) Datum för utfärdande samt giltighetstid.

c) Beskrivning av godkända verksamhetsformer.

d) Flygplanstyp(er) godkänd(a) för användning.

e) Registreringsbeteckningar för godkända flygplan, förutom att operatörer kan erhålla ett godkännande av ett system, som ger information till myndigheten om registreringsbeteckningar för flygplan som brukas inom ramen för drifttillståndet.

f) Godkända geografiska verksamhetsområden.

g) Särskilda begränsningar.

h) Särskilda auktorisationer/godkännanden till exempel:

— KAT II/KAT III (inklusive godkända minima).

— (MNPS) Specifikationer för minimala navigeringsprestanda (Minimum Navigation Performance Specifications).

— (ETOPS) Långdistansflygning med tvåmotoriga flygplan (Extended Range Operation Twin Engined Aeroplanes).

— (RNAV) Områdesnavigering (Area Navigation).

— (RVSM) Reducerade vertikala separationsminima.

— Transport av farligt gods.

Tillägg 2 till OPS 1.175

Ledning och organisation för innehavare av drifttillstånd

a) *Allmänt*

1. En operatör skall ha en god och effektiv ledningsorganisation för att säkerställa att flygverksamheten bedrivs på ett säkert sätt. Utsedda befattningshavare skall ha styrkt kompetens inom civil luftfart.

2. I detta sammanhang avses med kompetens att en person i tillämplig omfattning har tekniska kvalifikationer och ledarerfarenhet som är godtagbara för myndigheten.

b) *Utsedda befattningshavare*

1. Drifthandboken skall innehålla en beskrivning av de utsedda befattningshavarnas uppgifter och ansvar, inklusive namn, och myndigheten skall underrättas skriftligt om varje avsedd eller faktisk förändring av befattningar eller uppgifter.

2. Operatören skall vidta åtgärder för att säkerställa kontinuitet i ledningen i utsedd befattningshavares frånvaro.

3. Operatören skall visa myndigheten att ledningsorganisationen är lämplig och rätt anpassad till det geografiska verksamhetsområdet och verksamhetens omfattning.

4. En person som utsetts till befattningshavare av drifttillståndsinnehavaren får inte utses till befattningshavare av en annan drifttillståndsinnehavare såvida detta inte har godtagits av myndigheten. Utsedda befattningshavare skall genom avtal ha förbundit sig att arbeta tillräckligt antal timmar, så att var och en kan fullgöra de ledningsuppgifter som är förenade med storleken och omfattningen av operatörens affärsverksamhet.

5. En person får utses till innehavare av mer än en befattning, om detta är godtagbart för myndigheten.

Anm.: De krav som gäller för utnämningen av den befattningshavare som ansvarar för underhållssystemet enligt OPS 1.175 i.2 anges i OPS 1.895.

c) *Personalresurser och personalledning*

1. Besättningsmedlemmar

Operatören skall anställa ett tillräckligt antal flyg- och kabinbesättningsmedlemmar för den planerade verksamheten, som skall vara utbildade och utcheckade i enlighet med avsnitt N och avsnitt O i tillämpliga avsnittar.

2. Markpersonal

i) Markpersonalens storlek är beroende av arten och omfattningen av verksamheten. I synnerhet avdelningarna för operativ verksamhet och marktjänster skall vara bemannade med utbildad personal som har mycket god förståelse för sitt ansvar inom organisationen.

ii) En operatör som ingår avtal med andra organisationer om att ombesörja vissa tjänster bibehåller ansvaret för att en tillfredsställande standard upprätthålles. I sådana fall skall en utsedd befattningshavare få uppgiften att säkerställa att varje anlitad leverantör uppfyller den standard som krävs.

3. Arbetsledning

i) Antalet arbetsledare som skall utses beror på organisationens struktur och antalet anställda personer. Arbetsuppgifter och ansvar för dessa arbetsledare skall beskrivas och förekommande flygtjänst skall anordnas så att de kan fullgöra sitt ledningsansvar.

ii) Arbetsledningen av alla besättningsmedlemmar skall utövas av personer som har tillräcklig erfarenhet och lämpliga personliga egenskaper för att säkerställa att den standard som anges i drifthandboken uppnås.

d) *Lokaler och utrustning*

1. En operatör skall säkerställa att tillräckliga arbetsutrymmen finns tillgängliga vid varje verksamhetsplats för personal vars arbete har anknytning till säkerheten för den operativa verksamheten. Hänsyn skall tas till markpersonalens behov och till dem som är engagerade i ledning och övervakning av flygverksamheten samt till förvaring och presentation av viktiga uppgifter och besättningarnas färdplanering.

2. Kontorstjänsten skall utan dröjsmål kunna distribuera operativa instruktioner och annan information till alla berörda.

e) *Dokumentation*

Operatören skall ordna för framtagning av handböcker, ändringar och annan dokumentation.

AVSNITT D

OPERATIVA FÖRFARANDEN OCH PROCEDURER

OPS 1.195

Operativ kontroll och övervakning

En operatör skall utföra operativ kontroll samt upprätta och vidmakthålla en metod för övervakning av flygverksamhet som är godkänd av myndigheten.

OPS 1.200

Drifthandbok

En operatör skall upprätta en drifthandbok enligt avsnitt P för att användas av och vägleda den operativa personalen.

OPS 1.205

Den operativa personalens kompetens

En operatör skall säkerställa att all personal som utses till, eller är direkt engagerad i, mark- och flygverksamhet har givits ordentliga instruktioner, visat sin duglighet för sina särskilda uppgifter och är medveten om sitt ansvar och sambandet mellan sådana uppgifter och den operativa verksamheten i sin helhet.

OPS 1.210

Upprättande av förfaranden och procedurer

a) En operatör skall upprätta förfaranden och instruktioner för varje flygplanstyp, som omfattar markpersonalens och besättningsmedlemmarnas arbetsuppgifter inom alla verksamhetsområden på marken och i luften.

b) En operatör skall upprätta ett system av checklistor som i tillämpliga delar skall användas av besättningsmedlemmar under normala och onormala förhållanden samt i nödsituationer, för att säkerställa att de operativa procedurerna i drifthandboken iakttas.

c) En operatör får inte kräva att en besättningsmedlem utför några andra arbetsuppgifter under en flygnings kritiska faser än de som krävs för säker flygning.

OPS 1.215

Användning av flygtrafikledning

En operatör skall säkerställa att flygtrafikledning används vid alla flygningar när tjänsten finns tillgänglig.

OPS 1.220

Operatörens godtagande av flygplatser

En operatör får endast tillåta användning av flygplatser som är lämpliga för aktuell(a) flygplanstyp(er) och verksamhet(er).

OPS 1.225

Operativa minimivärden vid flygplats

a) En operatör skall specificera operativa minimikrav vid flygplats, fastställda i enlighet med OPS 1.430 för varje start-, destinations- eller alternativflygplats som godtagits för användning i enlighet med OPS 1.220.

b) Dessa minimikrav måste ta hänsyn till varje ökning av de angivna värdena som myndigheten fastställt.

c) Minimikraven för en viss typ av inflygnings- och landningsprocedur betraktas som tillämpliga om

1. den erforderliga markutrustningen, som visas på respektive karta/kort, för avsedd procedur, är i funktion,

2. de flygplanssystem som krävs för typen av inflygningsprocedur är i funktion,

3. de flygplansprestanda som krävs är uppfyllda och

4. besättningen är vederbörligen kvalificerad.

OPS 1.230

Instrumentprocedurer för start- och inflygning

a) En operatör skall säkerställa att de instrumentprocedurer för start och inflygning som fastställts av den stat i vilken flygplatsen är belägen används.

b) Oaktat stycke a ovan får en befälhavare acceptera att ett färdtillstånd avviker från en publicerad flygväg för avgående eller ankommande trafik, under förutsättning att kraven på hinderfrihet iakttas och att fullständig hänsyn tas till de operativa förhållandena. Den slutliga inflygningen skall ske visuellt eller i enlighet med den fastställda proceduren för instrumentinflygning.

c) Andra procedurer än de som skall användas i enlighet med stycke a ovan, får användas av en operatör endast under förutsättning att de, om så krävs, har godkänts av den stat i vilken flygplatsen är belägen samt att de har godtagits av myndigheten.

OPS 1.235

Bullerminskande procedurer

a) En operatör skall upprätta operativa procedurer för bullerminskning under instrumentflygning enligt ICAO PANS OPS Del 1 (Doc 8168-OPS/611).

b) Start-stigprocedurer för bullerminskning som specificerats av en operatör för en viss flygplanstyp skall vara de samma för alla flygplatser.

OPS 1.240

Flygvägar och geografiska verksamhetsområden

a) En operatör skall säkerställa att flygning utförs endast längs sådana flygvägar eller inom sådana områden, för vilka

1. hjälpmedel och tjänster på marken, inklusive meteorologisk tjänst, tillhandahålls i tillräcklig omfattning för den planerade verksamheten,

2. prestanda för det flygplan som avses användas är tillräcklig för att uppfylla bestämmelserna om minimiflyghöjd,

3. utrustningen på det flygplan som avses användas uppfyller minimikraven för den planerade verksamheten,

4. lämpliga kartor finns tillgängliga (se OPS 1.135 a.9),

5. användbara flygplatser finns tillgängliga inom de tids-/distansbegränsningar som föreskrivs i OPS 1.245, i de fall då tvåmotoriga flygplan används,

6. områden finns tillgängliga som medger att en säker nödlandning kan utföras, i de fall då enmotoriga flygplan används.

b) En operatör skall säkerställa att verksamheterna utövas i överensstämmelse med eventuella restriktioner för flygvägarna eller geografiska verksamhetsområden som fastställts av myndigheten.

OPS 1.241

Flygning i luftrum med reducerade vertikala separationsminima (RVSM)

En operatör får inte bruka ett flygplan i definierade delar av luftrummet där, grundat på regionala överenskommelser för flygtrafiken, ett vertikalt separationsminimum på 300 m (1 000 ft) tillämpas, om inte operatören är godkänd för detta av myndigheten (RVSM-godkännande). (Se även OPS 1.872).

OPS 1.243

Flygning inom områden med särskilda krav på navigeringsnoggrannhet

En operatör får inte bruka ett flygplan inom definierade områden eller inom en definierad del av ett specificerat luftrum där, grundat på regionala överenskommelser för flygtrafiken, minimikrav för navigeringsnoggrannhet är föreskrivna, om inte operatören är godkänd för detta av myndigheten (MNPS/RNP/RNAV-godkännande). (Se även OPS 1.865 c.2 och OPS 1.870).

OPS 1.245

Maximalt avstånd från en användbar flygplats för tvåmotoriga flygplan som inte har ett ETOPS-godkännande

a) Om myndigheten inte givit ett särskilt godkännande enligt OPS 1.246 a (ETOPS-godkännande) får en operatör inte bruka ett tvåmotorigt flygplan på en flygväg som har en punkt vars avstånd till en användbar flygplats är större än nedan angivna värden, när det gäller följande flygplanstyper:

1. Flygplan som tillhör prestandaklass A, som antingen

i) har en godkänd kabinfiguration som är inrättad för befordran av 20 eller fler passagerare, eller

ii) en maximal startmassa av 45 360 kg eller mer,

den distans som motsvarar 60 minuters flygning med marschfart för flygning med en motor ur funktion, som är bestämd i enlighet med stycke b nedan.

2. Flygplan som tillhör prestandaklass B eller C

i) den distans som motsvarar 120 minuters flygning med marschfart för flygning med en motor ur funktion bestämd i enlighet med stycke b nedan eller

ii) 300 NM,

varvid den lägsta av dessa två flygnivåer skall gälla.

b) En operatör skall fastställa en hastighet för beräkningen av den maximala distansen till en användbar flygplats för samtliga tvåmotoriga flygplanstyper eller varianter därav som brukas. Denna hastighet får inte överstiga V_{MO}, baserad på den verkliga fart som flygplanet kan bibehålla med en motor ur funktion under följande förhållanden:

1. Standardatmosfär (ISA).

2. Planflykt:

i) För jetflygplan på

A) FL 170, eller

B) den maximala flygnivå till vilken flygplanet med en motor ur funktion kan stiga med den verkliga stighastighet som anges i flyghandboken (AFM) och bibehålla denna flygnivå,

varvid den lägsta av dessa två flygnivåer skall gälla.

ii) För propellerflygplan på

A) FL 80, eller

B) den maximala flygnivå till vilken flygplanet med en motor ur funktion kan stiga med den verkliga stighastighet som anges i flyghandboken (AFM) och bibehålla denna flygnivå,

varvid den lägsta av dessa två flygnivåer skall gälla.

3. Maximal kontinuerlig dragkraft eller effekt på den motor som är i funktion.

4. En flygplansmassa som inte är mindre än den som blir resultatet av

i) start vid havsnivå med maximal startmassa och

ii) stigning med alla motorerna i funktion till den optimala marschhöjden för långdistansflygning och

iii) planflykt i marschfart för långdistansflygning på denna höjd med alla motorer i funktion,

till dess den tid som förflutit är lika med tillämpligt tröskelvärde som föreskrivs i stycke a ovan.

c) En operatör skall säkerställa att följande data, specifika för varje flygplanstyp eller variant därav, ingår i drifthandboken:

1. Marschfart med en motor ur funktion bestämd i enlighet med stycke b ovan.

2. Den maximala distansen från en användbar flygplats bestämd i enlighet med stycke a och b ovan.

Anm.: De farter och höjder (flygnivåer) som är angivna ovan är endast avsedda att användas för fastställande av den maximala distansen från en användbar flygplats.

OPS 1.246

Långdistansflygning med tvåmotoriga flygplan (ETOPS)

a) En operatör får inte bedriva verksamhet bortom den tröskeldistans som bestämts i enlighet med OPS 1.245 om detta inte är godkänt av myndigheten (ETOPS-godkännande).

b) Innan en ETOPS-flygning utförs skall en operatör säkerställa att ett lämpligt sträckalternativ för ETOPS är tillgängligt, antingen inom godkänd diversionstid eller diversionstid baserad på flygplanets funktionsstatus grundat på minimiutrustningslistan (MEL), varvid den kortaste av dessa tider skall gälla. (Se även OPS 1.297 d).

OPS 1.250

Fastställande av minimiflyghöjder

a) En operatör skall, för alla segment av flygvägen som avses nyttjas, fastställa minimiflyghöjder och metoder för att beräkna dessa höjder, vilka skall ge föreskriven hinderfrihet varvid bestämmelserna i avsnitt F till I skall beaktas.

b) Metoden för att fastställa minimiflyghöjder skall vara godkänd av myndigheten.

c) När minimiflyghöjder fastställda av en stat som överflygs är högre än de som fastställts av operatören skall de högre värdena gälla.

d) En operatör skall ta hänsyn till följande faktorer när minimiflyghöjder fastställs:

1. Den noggrannhet med vilken flygplanets position kan bestämmas.

2. De sannolika felindikeringarna hos de höjdmätare som används.

3. Terrängförhållandena (t.ex. plötsliga höjdförändringar) längs flygvägarna eller inom de områden där verksamhet kommer att utövas.

4. Sannolikheten för att möta ogynnsamma väderförhållanden (t.ex. svår turbulens och nersvep).

5. Möjliga felaktigheter i flygkartorna.

e) När bestämmelserna i stycke d ovan skall uppfyllas skall vederbörlig hänsyn tas till

1. korrektioner för temperatur- och tryckvariationer från standardvärden,

2. ATC-krav och

3. samtliga händelser som kan förutses längs den planerade flygvägen.

OPS 1.255

Bränsleregler

a) En operatör skall fastställa bränsleregler för flygplanering och för omplanering under flygning, för att säkerställa att det vid varje flygning medförs tillräcklig mängd bränsle för den planerade flygningen och reserver för avvikelser från den planerade flygningen.

b) En operatör skall säkerställa att planeringen av flygningar enbart grundas på följande:

1. Procedurer och uppgifter som ingår i eller härrör från drifthandboken eller från aktuellt underlag som är specifikt för flygplanet.

2. De operativa förhållanden under vilka flygningen utförs inklusive

i) realistiska bränsleförbrukningsuppgifter för flygplanet,

ii) förutsedda värden för massa,

iii) förväntade väderförhållanden och

iv) flygtrafiktjänstens procedurer och restriktioner.

c) En operatör skall säkerställa att beräkningen före flygning av den erforderliga, användbara bränslemängden för en flygning innefattar följande:

1. Taxningsbränsle.

2. Bränsle till destinationen.

3. Reservbränsle bestående av

i) bränsle för oförutsedda händelser,

ii) bränsle till alternativ destination om alternativ för destinationen krävs, (detta utesluter inte att startflygplatsen väljs som alternativ för destinationen),

iii) slutlig bränslereserv (final reserve fuel) och

iv) ytterligare bränsle om detta krävs med hänsyn till art av verksamhet (t.ex. ETOPS).

4. Extra bränsle om detta begärs av befälhavaren.

d) En operatör skall säkerställa att procedurer för beräkning av den mängd användbart bränsle som behövs för omplanering i luften, när en flygning måste fortsätta längs en flygväg eller till en destination som är en annan än den ursprungligen planerade, innefattar följande:

1. Bränsle för återstoden av flygningen.

2. Reservbränsle bestående av

i) bränsle för oförutsedda händelser,

ii) bränsle till alternativ destination om alternativ för destinationen krävs, (detta utesluter inte att startflygplatsen väljs som alternativ för destinationen),

iii) slutlig bränslereserv (final reserve fuel) och

iv) ytterligare bränsle om detta krävs med hänsyn till art av verksamhet (t.ex. ETOPS).

3. Extra bränsle om detta begärs av befälhavaren.

OPS 1.260

Transport av personer med nedsatt rörelseförmåga

a) En operatör skall fastställa förfaranden för transport av personer med nedsatt rörelseförmåga.

b) En operatör skall säkerställa att personer med nedsatt rörelseförmåga inte tilldelas eller tar plats i ett säte där de kan

1. hindra besättningen i dess tjänstgöring,

2. blockera tillträde till nödutrustning eller

3. hindra nödevakueringen av flygplanet.

c) Befälhavaren skall underrättas när personer med nedsatt rörelseförmåga skall transporteras.

OPS 1.265

Transport av avvisade passagerare samt av personer som är utvisade eller som är tagna i förvar

En operatör skall fastställa förfaranden för transport av avvisade passagerare samt av personer som är utvisade eller som är tagna i förvar för att trygga flygplanets och de ombordvarandes säkerhet. Befälhavaren skall underrättas när de ovan nämnda personerna skall transporteras.

OPS 1.270

Stuvning av bagage och gods

(Se tillägg 1 till OPS 1.270)

a) En operatör skall fastställa förfaranden som säkerställer att endast sådant handbagage som kan stuvas på ett lämpligt och säkert sätt medförs i passagerarutrymmet.

b) En operatör skall fastställa förfaranden som säkerställer att allt bagage och gods ombord som, om det förskjuts, kan förorsaka kroppsskada eller annan skada eller blockera gångar och utgångar, placeras i stuvningsutrymmen som är konstruerade för att förhindra förflyttning.

OPS 1.280

Placering av passagerare

En operatör skall fastställa förfaranden som säkerställer att passagerare placeras där de, i händelse av en nödutrymning, på bästa möjliga sätt kan bistå vid evakuering av flygplanet och inte hindra denna.

OPS 1.285

Information till passagerarna

En operatör skall säkerställa att:

a) *Allmänt*

1. Passagerare informeras muntligt om säkerhetsdetaljer. Hela eller delar av informationen får ske genom audiovisuell presentation.

2. Passagerare är försedda med en s.k. nödbroschyr på vilken instruktioner i bild visar hanteringen av nödutrustning och nödutgångar som kan komma att användas av passagerare.

b) *Före start*

1. Passagerare skall i tillämplig omfattning informeras om följande:

i) Regler för rökning.

ii) Stolsryggen skall vara i upprätt läge och serveringsbordet stuvat.

iii) Placering av nödutgångar.

iv) Placering och användning av markeringar för evakueringsväg längs golvet.

v) Stuvning av handbagage.

vi) Restriktioner för användning av bärbar elektronisk utrustning.

vii) Nödbroschyrens placering och innehåll.

och

2. Passagerare skall ges en demonstration av följande:

i) Användningen av säkerhetsbälten och/eller axelremmar inklusive hur man spänner på och av sig dessa.

ii) Placeringen och användningen av syrgasutrustning om sådan krävs (se OPS 1.770 och OPS 1.775). Passagerare skall också instrueras om att släcka alla rökvaror när syrgas används.

iii) Placeringen och användningen av flytvästar, om sådana krävs (se OPS 1.825).

c) *Efter start*

Passagerare skall i tillämplig omfattning påminnas om följande:

i) Regler för rökning.

ii) Användning av säkerhetsbälten och/eller axelremmar.

d) *Före landning*

Passagerare skall i tillämplig omfattning påminnas om följande:

i) Regler för rökning.

ii) Användning av säkerhetsbälten och/eller axelremmar.

iii) Stolsryggen skall vara i upprätt läge och serveringsbordet stuvat.

iv) Omstuvning av handbagage.

v) Restriktioner rörande användning av bärbar elektronisk utrustning.

e) *Efter landning*

Passagerare skall påminnas om följande:

i) Regler för rökning.

ii) Användning av säkerhetsbälten och/eller axelremmar.

f) I en nödsituation under flygning skall passagerare instrueras om de nödåtgärder som föranleds av omständigheterna.

OPS 1.290

Flygförberedelser

a) En operatör skall säkerställa att en driftfärdplan utarbetas för varje tilltänkt flygning.

b) Befälhavaren får inte påbörja en flygning om han inte är förvissad om att

1. flygplanet är luftvärdigt,

2. flygplanets konfiguration är i överensstämmelse med listan över konfigurationsavvikelser (CDL),

3. instrument och utrustning finns tillgängliga som krävs för att flygningen skall kunna utföras i enlighet med avsnitt K och L,

4. instrument och utrustning är i funktionsdugligt skick med undantag av vad som medges i minimiutrustningslistan (MEL),

5. de delar av drifthandboken finns tillgängliga som krävs för att flygningen skall kunna utföras,

6. dokument, ytterligare information och formulär som skall finnas tillgängliga enligt OPS 1.125 och OPS 1.135 finns ombord,

7. aktuellt kartunderlag och tillhörande dokumentation eller motsvarande uppgifter finns tillgängliga och omfattar den planerade flygningen inklusive varje omplanering av färdvägen som rimligen kan förväntas,

8. hjälpmedel på marken och tjänster som krävs för den planerade flygningen finns tillgängliga och är tillräckliga,

9. bestämmelserna i drifthandboken om bränsle, olja och syrgas, minimiflyghöjder, operativa minimikrav vid flygplats samt tillgängligheten för alternativflygplatser, om sådana krävs, kan uppfyllas för den planerade flygningen,

10. lasten är fördelad på rätt sätt och säkert fixerad,

11. flygplanets massa vid påbörjad rullning för start kommer att vara sådan att flygningen i tillämplig omfattning kan utföras i enlighet med avsnitt F till I och att

12. alla operativa begränsningar, utöver de som innefattas av styckena 9 och 11 ovan, kan uppfyllas.

OPS 1.295

Val av flygplatser

a) En operatör skall fastställa förfaranden för val av destination och/eller alternativflygplatser enligt OPS 1.220 vid planering av en flygning.

b) En operatör skall välja ut och i driftfärdplanen specificera ett startalternativ om det inte skulle vara möjligt att återvända till startflygplatsen av meteorologiska- eller prestandaskäl. Startalternativet skall vara beläget inom följande område:

1. För tvåmotoriga flygplan, antingen

i) en timmes flygtid med marschfart för flygning med en motor ur funktion enligt flyghandboken, i vindstilla under normalförhållanden och baserad på verklig startmassa eller

ii) två timmars flygtid eller den godkända diversionstiden enligt ETOPS varav den kortaste av dessa två tider skall gälla, med marschfart för flygning med en motor ur funktion enligt flyghandboken, i vindstilla under normalförhållanden och med flygplan och besättningar som är behöriga för ETOPS.

2. Två timmars flygtid med marschfart med en motor ur funktion enligt flyghandboken, i vindstilla under normalförhållanden och baserad på verklig startmassa för tre- och fyrmotoriga flygplan.

3. I de fall flyghandboken inte innehåller marschfart för flygning med en motor ur funktion, skall den fart användas som erhålls med kvarvarande motor(er) gående med maximal kontinuerlig effekt.

c) En operatör skall välja minst ett alternativ för destinationen vid varje IFR-flygning såvida inte

1. både

i) den planerade flygningen från start till landning inte överskrider 6 timmar och

ii) två separata banor finns tillgängliga på destinationen samt de rådande meteorologiska förhållandena är sådana att, under perioden från en timme före till en timme efter förväntad ankomsttid till destinationen, inflygningen från den relevanta lägsta sektorhöjden och landningen kan utföras i VMC,

eller

2. destinationen är isolerat belägen och det inte finns något användbart alternativ för destinationen.

d) En operatör skall välja två alternativa destinationer när tillämpliga väderrapporter och prognoser för destinationen eller för varje kombination därav visar att

1. under en period som börjar en timme före och slutar en timme efter beräknad ankomsttid, väderförhållandena kommer att vara sämre än tillämpbara planeringsminima eller

2. när ingen meteorologisk information finns tillgänglig.

e) En operatör skall i driftfärdplanen specificera varje alternativ som krävs.

OPS 1.297

Planeringsminima för IFR-flygningar

a) *Planeringsminima för startalternativ*

En operatör får inte välja en flygplats som startalternativ såvida inte tillämpliga väderrapporter eller prognoser eller varje kombination därav visar att, under en period som börjar en timme före och slutar en timme efter beräknad ankomsttid till flygplatsen, väderförhållandena kommer att vara lika med eller bättre än tillämpliga minimikrav för landning specificerade i enlighet med OPS 1.225. Molntäckeshöjden skall beaktas när de enda tillgängliga inflygningsförfarandena är icke-precisions- och/eller cirklingförfaranden. Varje begränsning avseende flygning med en motor ur funktion skall beaktas.

b) *Planeringsminima för destination och alternativ för destinationen*

En operatör får endast välja destination och/eller alternativ för destinationen när tillämpliga väderrapporter eller prognoser eller varje kombination därav visar att, under en period som börjar en timme före och slutar en timme efter beräknad ankomsttid till flygplatsen, väderförhållandena kommer att vara lika med eller bättre än tillämpliga planeringsminima enligt följande:

1. Planeringsminima för en destination:

   i) Bansynvidd (RVR)/sikt specificerad i enlighet med OPS 1.225.

   ii) För en icke-precisionsinflygning eller ett cirklingförfarande, med molntäckeshöjden lika med eller högre än minimihöjd för inflygning (MDH).

2. Planeringsminima för destinationsalternativ:

Tabell 1

Planeringsminima – Sträckalternativ och alternativ för destination

Typ av inflygning	Planeringsminima
Kat II och III	Kat I (Anm. 1)
Kat I	Icke-precision (Anm. 1 och 2)
Icke-precision	Icke-precision (Anm. 1 och 2) 200 ft/1 000 m
Cirkling	Cirkling

Anm. 1: Bansynvidd (RVR).

Anm. 2: Molntäckeshöjden skall vara lika med eller högre än minimihöjd för inflygning (MDH).

c) *Planeringsminima för ett sträckalternativ*

En operatör får inte välja en flygplats som ett sträckalternativ såvida inte tillämpliga väderrapporter eller prognoser eller varje kombination därav visar att, under en period som börjar en timme före och slutar en timme efter beräknad ankomsttid till flygplatsen, väderförhållandena kommer att vara lika med eller bättre än planeringsminima enligt tabell 1 ovan.

d) *Planeringsminima för ett ETOPS-sträckalternativ*

En operatör får inte välja en flygplats som ett ETOPS-sträckalternativ såvida inte tillämpliga väderrapporter eller prognoser eller varje kombination därav visar att, under en period som börjar en timme före och slutar en timme efter beräknad ankomsttid till flygplatsen, väderförhållandena kommer att vara lika med eller bättre än de planeringsminima som föreskrivs i tabell 2 nedan och är i enhetlighet med operatörens ETOPS-godkännande.

Tabell 2

Planeringsminima – ETOPS

Typ av inflygning	Planeringsminima	
(Bansynvidd (RVR)/sikt krävs och molntäckeshöjd om tillämpligt)		
	Flygplats med	
	minst 2 separata inflygningsförfaranden baserade på 2 separata hjälpmedel som är till för 2 separata banor (se IEM OPS 1.295 cc i och ii	minst 2 separata inflygningsförfaranden baserade på 2 separata hjälpmedel som är till för 1 bana elller minst 1 inflygningsförfarande baserat på 1 hjälpmedel som är till för 1 bana
Precisionsinflygning Kat II, III (ILS, MLS)	Precisionsinflygning Kat I-minimum	Minimum för icke-precisionsinflygning
Precisionsinflygning Kat I (ILS, MLS)	Minimum för icke-precisionsinflygning	Cirklingsminimum eller om inte tillgängligt minimum för icke-precisionsinflygning plus 200 ft/1 000 m
Icke-precisionsinflygning	Det lägsta av minimum för icke-precisionsinflygning plus 200 ft/1 000 m, eller cirklingsminimum	Det högsta av cirklingsminimum eller minimum för icke-precisionsinflygning plus 200 ft/1 000 m
Cirkling	Cirklingsminimum	

OPS 1.300

Inlämning av ATS-färdplan

En operatör skall säkerställa att en flygning inte påbörjas såvida inte en ATS-färdplan har inlämnats eller tillräckliga uppgifter har lämnats i förvar för att vid behov medge att alarmeringstjänsten aktiveras.

OPS 1.305

Tankning medan passagerare går ombord, är ombord eller lämnar flygplanet

(Se tillägg 1 till OPS 1.305)

En operatör skall säkerställa, då passagerare går ombord, är ombord eller lämnar flygplanet, att inget flygplan tankas med eller töms på flygbensin (Avgas) eller med blandbränsle (wide cut type fuel, t.ex. Jet-B eller likvärdigt) eller då en blandning av dessa bränsletyper kan förekomma. I alla andra fall skall nödvändiga försiktighetsåtgärder vidtas och flygplanet skall vara riktigt bemannat med kvalificerad personal som är beredd att initiera och leda en evakuering av flygplanet på det mest praktiska och skyndsamma sätt som är möjligt.

OPS 1.307

Tankning med blandbränsle (wide cut fuel)

En operatör skall fastställa förfaranden för tankning med och tömning av blandbränsle (t.ex. Jet-B eller likvärdigt) om detta är aktuellt.

OPS 1.310

Besättningsmedlemmars uppehållsplatser

a) *Flygbesättningsmedlemmar*

1. Under start och landning skall varje flygbesättningsmedlem som skall tjänstgöra i cockpit sitta på avsedd plats.

2. Under alla andra faser av flygningen skall varje flygbesättningsmedlem, som skall tjänstgöra i cockpit, stanna kvar på avsedd plats såvida det inte är nödvändigt att han på annan plats utför arbetsuppgifter med anknytning till flygningen eller uträttar fysiologiska behov, dock under förutsättning att minst en behörig pilot hela tiden finns kvar vid flygplanets manöverorgan.

b) *Kabinbesättningsmedlemmar*

På varje våningsplan i ett flygplan där passagerare uppehåller sig skall det antal kabinbesättningsmedlemmar som krävs, inta sina platser under start och landning samt när befälhavaren av säkerhetsskäl bedömer det nödvändigt.

OPS 1.315

Hjälpmedel för nödevakuering

En operatör skall fastställa förfaranden som säkerställer att hjälpmedel för nödevakuering som utlöses automatiskt, armeras före taxning, start och landning när det är säkert och praktiskt att göra detta.

OPS 1.320

Säten, säkerhetsbälten och axelremmar

a) *Besättningsmedlemmar*

1. Under start och landning samt när befälhavaren av säkerhetsskäl bedömer det nödvändigt, skall varje besättningsmedlem vara ordentligt fastspänd med befintliga säkerhetsbälten och axelremmar.

2. Under övriga faser av flygningen skall varje flygbesättningsmedlem i cockpit behålla säkerhetsbältet fastspänt när han befinner sig på sin plats.

b) *Passagerare*

1. Före start och landning och under taxning och när det av säkerhetsskäl bedöms som nödvändigt skall befälhavaren säkerställa att varje passagerare ombord intar en sitt- eller sovplats med säkerhetsbälten eller axelremmar, om sådana finns, ordentligt fastspända.

2. En operatör skall vidta åtgärder för och befälhavaren skall säkerställa, att samtidig användning av flygplanssäte endast tillåts i särskilt angivna säten och att det inte används annat än av en vuxen och ett småbarn, som är säkert fastspänt med ett extra bälte eller med annan kvarhållande anordning.

OPS 1.325

Säkring av passagerarutrymme och pentry(n)

a) En operatör skall fastställa förfaranden som säkerställer att före taxning, start och landning inga utgångar och evakueringsvägar är blockerade.

b) Befälhavaren skall säkerställa före start och landning och när han av säkerhetsskäl bedömer det nödvändigt, att all utrustning och allt bagage är ordentligt fixerat.

OPS 1.330

Nödutrustningens tillgänglighet

Befälhavaren skall säkerställa att relevant nödutrustning förblir lätt tillgänglig för omedelbar användning.

OPS 1.335

Rökning ombord

Befälhavaren skall säkerställa att ingen ombord tillåts röka

1. närhelst det bedöms nödvändigt av säkerhetsskäl,

2. medan flygplanet är på marken, såvida inte rökning uttryckligen är tillåten i enlighet med förfaranden angivna i drifthandboken,

3. utanför markerade rökområden, i mittgång(ar) eller på toalett(er),

4. i lastutrymmen och/eller i andra utrymmen där last transporteras som inte är förvarad i brandsäkra behållare eller täckt med brandsäker packduk och

5. i de delar av kabinen där syrgas ges.

OPS 1.340

Väderförhållanden

a) Vid en IFR-flygning får befälhavaren inte

1. påbörja start och inte heller

2. fortsätta bortom den punkt från vilken en reviderad färdplan gäller i händelse av omplanering i luften,

om inte information finns tillgänglig som visar att förväntade väderförhållanden vid destinationen och/eller erforderlig(a) alternativflygplats(er) som föreskrivs i OPS 1.295, är lika med eller bättre än de planeringsminima som föreskrivs i OPS 1.297.

b) Vid en IFR-flygning får befälhavaren inte fortsätta längre än till

1. beslutspunkten när proceduren för beslutspunkt används, eller

2. den förutbestämda punkten (PDP) när proceduren för förutbestämd punkt används,

om inte information finns tillgänglig som visar att de förväntade väderförhållandena vid destinationen och/eller erforderlig(a) alternativflygplats(er) som föreskrivs i OPS 1.295 är lika med eller bättre än tillämpliga operativa minimikrav för flygplats som föreskrivs i OPS 1.225.

c) Vid en IFR-flygning får befälhavaren inte fortsätta mot den planerade destinationsflygplatsen om inte senast tillgänglig information visar att väderförhållandena, vid destinationen eller minst en alternativflygplats vid beräknad ankomsttid, är lika med eller över de planeringsminima som är tillämpliga för flygplatsen.

d) Vid en VFR-flygning får befälhavaren inte påbörja start om inte aktuella väderrapporter eller en kombination av aktuella rapporter och prognoser visar att väderförhållandena längs färdvägen eller den del av färdvägen som skall flygas enligt VFR, vid aktuell tidpunkt är sådana att det är möjligt att uppfylla dessa regler.

OPS 1.345

Is och andra beläggningar

a) En operatör skall fastställa förfaranden som skall följas, när det är nödvändigt att avisa och förhindra isbildning på flygplanet (flygplanen) på marken samt när tillhörande inspektioner av flygplanet (flygplanen) ska utföras.

b) En befälhavare får inte påbörja en start om inte flygplanets utsida är fri från varje beläggning som negativt kan påverka flygplanets prestanda och/eller manövrerbarhet såvida det inte är tillåtet enligt flyghandboken.

c) En befälhavare får inte påbörja en flygning under kända eller förutsedda isbildningsförhållanden om inte flygplanet är certifierat och utrustat för att klara sådana förhållanden.

OPS 1.350

Bränsle och oljeförråd

En befälhavare får inte påbörja en flygning om han inte är förvissad om att flygplanet medför minst den planerade mängd bränsle och olja som är tillräcklig för att flygningen skall kunna slutföras säkert med hänsyn taget till förväntade operativa förhållanden.

OPS 1.355

Startförhållanden

Innan start påbörjas skall befälhavaren förvissa sig om, att vädret vid flygplatsen och förhållandena på den bana som avses användas, inte kommer att förhindra en säker start och utflygning, enligt den information som är tillgänglig för honom.

OPS 1.360

Tillämpning av minimikrav för start

Innan start påbörjas skall befälhavaren förvissa sig om att bansynvidd (RVR) eller sikt i flygplanets startriktning är lika med eller bättre än tillämpliga minimikrav.

OPS 1.365

Minimiflyghöjder

Befälhavaren eller den pilot till vilken ansvaret för flygningen har delegerats får inte underskrida angivna minimiflyghöjder förutom då det är nödvändigt för start och landning.

OPS 1.370

Simulering av onormala situationer under flygning

En operatör skall fastställa förfaranden för att säkerställa att onormala situationer eller nödsituationer, som helt eller delvis kräver att procedurer för onormala situationer eller nödsituationer tillämpas, inte simuleras under kommersiella transportflygningar, liksom ej heller att instrumentväderförhållanden (IMC) simuleras på konstgjord väg.

OPS 1.375

Bränslehantering under flygning

(Se tillägg 1 till OPS 1.375)

a) En operatör skall fastställa ett förfarande för att säkerställa att systematisk kontroll och hantering av bränsle sker under flygning.

b) En befälhavare skall säkerställa att kvarvarande mängd användbart bränsle under flygning inte är mindre än det bränsle som fordras för att fortsätta till en flygplats där en säker landning kan utföras med slutlig bränslereserv kvar.

c) Befälhavaren skall deklarera att en nödsituation föreligger om aktuellt användbart bränsle ombord är mindre än slutlig bränslereserv.

OPS 1.385

Användning av extra syrgas

En befälhavare skall säkerställa att flygbesättningsmedlemmar som utför tjänster som är väsentliga för flygplanets säkerhet under flygning, fortlöpande använder extra syrgas när kabinhöjden överstiger 10 000 ft under en period som överstiger 30 minuter och alltid när kabinhöjden överstiger 13 000 ft.

OPS 1.390

Kosmisk strålning

a) *Aktiv övervakning*

1. En operatör får inte bruka ett flygplan över 15 000 m (49 000 ft) såvida inte den utrustning som specificeras i OPS 1.680 är i funktion, och

2. befälhavaren eller den pilot till vilken ansvaret för flygningen har delegerats skall påbörja en nedgång så snart det är praktiskt möjligt, när de gränsvärden som specificeras i drifthandboken överskrids.

b) *Passiv övervakning*

Operatören skall ta hänsyn till den exponering av kosmisk strålning som dennes flygbesättning och kabinbesättning utsätts för under flygning och skall vidta följande åtgärder för de besättningsmedlemmar som kan utsättas för en exponering på mer än 1 mSv per år:

1. Fastställa deras exponering.

2. I tillämpliga fall planera deras arbetsschema så att exponeringen är lägre än 6 mSv per år.

3. Informera de berörda om de hälsorisker som är kopplade till den troliga exponeringen.

4. För kvinnliga besättningsmedlemmar som meddelat operatören att de är gravida, säkerställa att arbetsplanen gör att den ekvivalenta dosen för fostret hålls så låg rimligtvis är möjligt och att i varje fall säkerställa att dosen inte överstiger 1 mSv för den återstående graviditetstiden.

5. När exponeringen tros kunna bli större än 6 mSv per år, säkerställa att handlingar upprättas för varje berörd flyg- och kabinbesättningsmedlem och att erfoderliga medicinska undersökningar utförs.

OPS 1.395

Terrängvarning

När för litet avstånd till terrängen upptäcks av någon flygbesättningsmedlem eller av ett terrängvarningssystem skall befälhavaren eller den pilot till vilken ansvaret för flygningen har delegerats säkerställa att korrigerande åtgärd omedelbart initieras för att återupprätta säkra flygförhållanden.

OPS 1.400

Förutsättningar för inflygning och landning

Innan en inflygning för landning påbörjas skall befälhavaren förvissa sig om att, enligt den information som är tillgänglig för honom, vädret vid flygplatsen och förhållandena på banan, som avses användas, inte kommer att förhindra en säker inflygning och landning eller avbruten inflygning, med beaktande av prestandauppgifterna i drifthandboken.

OPS 1.405

Inledning och fortsättning av inflygning

a) Befälhavaren eller den pilot till vilken ansvaret för flygningen har delegerats får påbörja en instrumentinflygning utan hänsynstagande till rapporterad bansynvidd/sikt men inflygningen får inte fortsätta efter ytterfyren eller motsvarande punkt om rapporterad bansynvidd/sikt är lägre än tillämpliga minima.

b) Där bansynvidd inte är tillgänglig kan den ansvarige piloten beräkna ett värde för bansynvidd genom att omvandla den rapporterade sikten i enlighet med tillägg 1 till OPS 1.430 h.

c) Om rapporterad bansynvidd/sikt, efter passage av ytterfyren eller motsvarande punkt i enlighet med a ovan, går ner under tillämpliga minima får den ansvarige piloten fortsätta inflygningen till beslutshöjd (DA/H) eller minimihöjd för nedgång (MDA/H).

d) Då ingen ytterfyr eller motsvarande punkt finns, skall den ansvarige piloten besluta om inflygningen skall fortsätta eller avbrytas före nedgång under 1 000 ft över flygplatsen i segmentet för slutlig inflygning.

e) En pilot får fortsätta inflygningen under beslutshöjd (DA/H) eller minimihöjd för nedgång (MDA/H) och landningen får avslutas under förutsättning att erforderlig visuell referens har upprättats vid DA/H eller MDA/H och kan bibehållas.

OPS 1.410

Flygoperativa procedurer – Höjd över tröskeln

En operatör skall fastställa operativa procedurer utformade för att säkerställa att ett flygplan som används för att utföra precisionsinflygningar passerar tröskeln med säker marginal och med flygplanet i konfiguration och attityd för landning.

OPS 1.415

Resedagbok

En befälhavare skall säkerställa att resedagboken fylls i.

OPS 1.420

Rapportering av händelser

a) *Tillbud under flygning*

1. Ett flygplans operatör eller befälhavare skall avge rapport till myndigheten om varje tillbud som har eller kan ha utsatt en flygning för fara.

2. Rapporter skall avges inom 72 timmar efter händelsen om inte särskilda omständigheter förhindrar detta.

b) *Tekniska felaktigheter och överskridande av tekniska begränsningar*

En befälhavare skall säkerställa att alla tekniska felaktigheter och överskridanden av tekniska begränsningar som inträffar medan han är ansvarig för flygningen införs i flygplanets tekniska journal.

c) *Lufttrafiktillbud*

En befälhavare skall avge rapport över ett lufttrafiktillbud (ATIR) i enlighet med ICAO PANS RAC när ett flygplan under flygning har utsatts för

1. ett kollisionstillbud med annat flygande föremål eller

2. felaktiga flygtrafikledningsprocedurer eller bristande iakttagande av tillämpliga procedurer av flygtrafikledningstjänsten eller av flygbesättningen eller

3. ett fel hos ATS-hjälpmedel.

d) *Fågelfara och fågelkollisioner*

1. En befälhavare skall omedelbart informera lämplig markstation när en potentiell fågelfara iakttas.

2. En befälhavare skall avge en skriftlig fågelkollisionsrapport efter landning när ett flygplan som han ansvarar för har utsatts för en fågelkollision.

e) *Nödsituationer under flygning med farligt gods ombord*

Om en nödsituation inträffar under flygning och omständigheterna tillåter det, skall befälhavaren underrätta berörd flygtrafikledningstjänst om farligt gods som finns ombord.

f) *Brottslig handling*

Efter en brottslig handling ombord på ett flygplan skall en befälhavare så snart som möjligt avge en rapport till den lokala myndigheten och/eller till den egna myndigheten.

g) *Driftstörningar i anordningar på marken och i navigationshjälpmedel samt riskfyllda förhållanden*

En befälhavare skall så snart som möjligt meddela berörd markstation om ett potentiellt riskfyllt förhållande, såsom

1. en driftstörning i en anordning på marken eller i ett navigationshjälpmedel eller

2. ett väderfenomen eller

3. ett moln av vulkanisk aska eller

4. en hög strålningsnivå,

inträffat under flygning.

OPS 1.425

Rapportering av haveri

a) En operatör skall fastställa förfaranden för att säkerställa att närmaste berörda myndighet på snabbast möjliga sätt underrättas om varje haveri som inträffar med flygplanet och som resulterar i att någon person allvarligt skadas (se definition i ICAO Annex 13) eller avlider eller som resulterar i betydande skada på flygplanet eller på egendom.

b) En befälhavare skall avge en rapport till myndigheten om varje olyckshändelse ombord som inträffar medan han är ansvarig för flygningen och som resulterar i att någon person ombord allvarligt skadas eller avlider.

Tillägg 1 till OPS 1.270

Stuvning av bagage och gods

Förfaranden som fastställs av en operatör för att säkerställa att handbagage och gods är lämpligt och säkert stuvat skall ta hänsyn till följande:

1. Varje föremål som medförs i ett passagerarutrymme skall stuvas endast på en plats där föremålet kan fasthållas.

2. Massabegränsningar som skyltats på eller intill stuvningsutrymmen får inte överskridas.

3. Stuvningsutrymme under ett säte får inte användas om inte sätet är försett med en kvarhållande anordning och bagaget är av sådan storlek att det på ett fullgott sätt kan kvarhållas av anordningen.

4. Föremål får inte stuvas på toaletter eller mot väggar som inte kan förhindra att föremålen rör sig framåt, i sidled eller uppåt om inte väggarna är försedda med en skylt som anger den största massa som får placeras där.

5. Bagage och gods som placerats i skåp får inte vara av sådan storlek att de förhindrar låsbara dörrar från att stängas ordentligt.

6. Bagage och gods får inte placeras där det kan hindra åtkomst av nödutrustning.

7. Kontroller skall i lämplig omfattning med avseende på flygfas göras före start, före landning och när den ansvarige piloten tänder skyltarna för fastsättning av säkerhetsbälten (eller på annat sätt beordrar detta) för att säkerställa att bagage är stuvat där det inte kan hindra evakuering från flygplanet eller kan förorsaka skada genom att falla (eller annan rörelse).

Tillägg 1 till OPS 1.305

Tankning medan passagerare går ombord, är ombord eller lämnar flygplanet

En operatör skall fastställa operativa procedurer för tankning och tömning av tankar då passagerare går ombord, är ombord eller lämnar flygplanet för att säkerställa att följande försiktighetsåtgärder är vidtagna:

1. En kvalificerad person skall finnas på en fastställd plats under tankning som sker med passagerare ombord. Denne kvalificerade person skall kunna leda nödförfaranden när det handlar om skydd mot eld och bekämpning av eld, att handha kommunikationer och initiera och leda en evakuering.

2. Besättning, personal och passagerare skall uppmärksammas på att tankning/tömning äger rum.

3. Skylten 'Fasten Seat Belts' skall vara släckt.

4. Skylten 'No Smoking' skall vara tänd, tillsammans med inre belysning så att nödutgångar kan identifieras.

5. Passagerare skall instrueras att ta av sina säkerhetsbälten och att inte röka.

6. Kvalificerad personal skall i tillräcklig omfattning finnas ombord och vara beredda på en omedelbar nödevakuering.

7. Om förekomst av bränsleångor upptäcks inne i flygplanet eller om någon annan fara uppstår under tankning/tömning skall tankningen omedelbart avbrytas.

8. Markytan nedanför utgångarna avsedda för nödevakuering och områden för att veckla ut nödrutschbanor skall hållas fria.

9. Förberedelser skall ha gjorts för en säker och snabb evakuering.

Tillägg 1 till OPS 1.375

Bränslehantering under flygning

a) *Bränslekontroller under flygning*

1. En befälhavare skall säkerställa att bränslekontroller med jämna mellanrum utförs under flygning. Kvarvarande bränslemängd skall noteras och utvärderas för att

i) jämföra verklig förbrukning med planerad förbrukning,

ii) kontrollera att kvarvarande bränslemängd är tillräcklig för att slutföra flygningen, och

iii) beräkna förväntad kvarvarande bränslemängd vid ankomst till destinationen.

2. De relevanta bränsleuppgifterna skall registreras.

b) *Bränslehantering under flygning*

Om en bränslekontroll under flygning visar att förväntad kvarvarande bränslemängd vid ankomst till destinationen är mindre än erforderligt bränsle till alternativet plus slutlig bränslereserv, skall befälhavaren ta hänsyn till trafiken och de operativa förhållanden som råder vid destinationen, längs den ändrade färdvägen till en alternativflygplats och vid alternativet för destinationen, när han beslutar att fortsätta till destinationen eller att avbryta flygningen, så att landning inte sker med mindre bränsle än slutlig bränslereserv.

c) Om en bränslekontroll under flygning till en isolerad destination visar att förväntad kvarvarande bränslemängd vid punkten för senast möjliga avbrytande av flygningen är mindre än summan av

1. bränsle för att avbryta och flyga till ett sträckalternativ valt i enlighet med OPS 1.297 c,

2. bränsle för oförutsedda händelser och

3. slutlig bränslereserv,

skall befälhavaren antingen

i) avbryta flygningen eller

ii) fortsätta till destinationen, förutsatt att två separata banor är tillgängliga vid destinationen och de förväntade väderförhållandena vid destinationen uppfyller vad som gäller för planering enligt OPS 1.297 b.1.

AVSNITT E

ALLVÄDERSVERKSAMHET

OPS 1.430

Operativa minimikrav vid flygplats – allmänt

(Se tillägg 1 till OPS 1.430)

a) En operatör skall för varje flygplats som avses användas fastställa operativa minimivärden som inte är lägre än de värden som anges i tillägg 1. Metoden för bestämning av sådana minimivärden skall vara godtagbar för myndigheten. Dessa minimivärden får inte vara lägre än de som kan ha fastställts för sådana flygplatser av den stat i vilken flygplatsen är belägen, såvida inte staten särskilt godkänt detta.

Anm.: Ovanstående stycke förhindrar inte beräkning av minima under flygning för en alternativflygplats som inte planerats, om beräkningarna sker i enlighet med en godtagen metod.

b) Då operativa minima för flygplats fastställs, som avses gälla för en viss verksamhet, skall operatören i full utsträckning ta följande i beaktande:

1. Flygplanets typ, prestanda och flygegenskaper.

2. Flygbesättningens sammansättning, kompetens och erfarenhet.

3. Dimensioner och egenskaper hos de banor som kan komma att väljas för användning.

4. Tillgängliga visuella och icke-visuella markhjälpmedels användbarhet och prestanda.

5. Tillgänglig utrustning i flygplanet för navigering och/eller för kontroll av flygbanan i tillämplig omfattning, under start, inflygning, utflytning, landning, utrullning och avbruten inflygning.

6. Hinder i de områden för inflygning, avbruten inflygning och utflygning som krävs för att uföra alternativa procedurer och för att erhålla nödvändig hinderfrihet.

7. Lägsta höjd för hinderfrihet (OCA/H) för instrumentinflygningarna.

8. Medlen för att bestämma och rapportera väderförhållanden.

c) Flygplanskategorierna som avses i detta avsnitt skall bestämmas enligt den metod som anges i tillägg 2 till OPS 1.430 c.

OPS 1.435

Terminologi

Begrepp som används i detta avsnitt och som inte är definierade i JAR-1 har följande innebörd:

1. Cirkling: Den visuella delen av en instrumentinflygning, som är avsedd att föra ett luftfartyg i läge för landning på en bana som inte är lämpligt belägen för en direktinflygning.

2. Procedurer vid låga siktvärden (LVP): Procedurer som tillämpas vid en flygplats för att säkerställa säker verksamhet under Kategori II- och III- inflygningar och vid starter vid låga siktvärden.

3. Start vid låga siktvärden (LVTO): En start under vilken bansynvidden (RVR) är lägre än 400 m.

4. Styrsystem: Ett system som inkluderar ett automatiskt landningssystem och/eller ett hybridsystem för landning.

5. Felpassivt (Fail-Passive) styrsystem: Ett styrsystem är felpassivt om, i händelse av en felfunktion, det inte finns någon betydande feltrimning eller avvikelse från flygbana eller attityd men landningen inte fullföljs automatiskt. I ett felpassivt automatiskt styrsystem (flygdirektor) återtar piloten kontrollen av flygplanet efter en felfunktion.

6. Feloperativt (Fail-Operational) styrsystem: Ett styrsystem är feloperativt om, i händelse av en felfunktion under varningshöjden, inflygningen, utflytningen och landningen, kan fullföljas automatiskt. I händelse av en felfunktion kommer det automatiska landningssystemet att fungera som ett felpassivt system.

7. Feloperativt hybridsystem för landning (Fail-operational hybrid landing system): Ett system som består av ett primärt felpassivt automatiskt landningssystem och ett sekundärt oberoende vägledningssystem som gör det möjligt för piloten att fullfölja en landning manuellt efter felfunktion i det primära systemet.

   Anm.: Ett typiskt sekundärt vägledningssystem består av en övervakad siktlinjesindikator (Head-up Display) som ger vägledning vilken normalt utgörs av styrkommandon men som alternativt kan vara läges- eller avvikelseinformation.

8. Visuell inflygning: En inflygning då antingen del av eller hela instrumentinflygningsförfarandet inte fullföljs och inflygningen utförs med marksikt.

OPS 1.440

Verksamhet vid låga siktvärden – Allmänna operativa bestämmelser

(Se tillägg 1 till OPS 1.440)

a) En operatör får inte utföra Kategori II- eller III-verksamhet om inte

   1. varje berört flygplan är certifierat för verksamhet med beslutshöjder under 200 ft, eller utan beslutshöjd och är utrustat i enlighet med JAR-AWO eller likvärdiga föreskrifter godtagna av myndigheten,

   2. ett lämpligt system för registrering av lyckade och misslyckade inflygningar och/eller automatiska landningar har upprättats och vidmakthålls för att övervaka den totala säkerheten i verksamheten,

   3. verksamheterna är godkända av myndigheten,

   4. flygbesättningen består av minst 2 piloter och

   5. beslutshöjd bestäms med hjälp av en radiohöjdmätare.

b) En operatör får inte utföra starter vid låga siktvärden (LVTO) vid RVR som är lägre än 150 m (Kategori A-, B- och C-flygplan) eller 200 m (Kategori D-flygplan) om detta inte är godkänt av myndigheten.

OPS 1.445

Verksamhet vid låga siktvärden (LVP) – Flygplatsbedömningar

a) En operatör får inte använda en flygplats för Kategori II- eller III-verksamhet om inte flygplatsen är godkänd för sådan verksamhet av den stat i vilken flygplatsen är belägen.

b) Operatören skall kontrollera att procedurer vid låga siktvärden (LVP) har fastställts och kommer att upprätthållas vid de flygplatser där verksamhet i låga siktvärden kommer att utföras.

OPS 1.450

Verksamhet vid låga siktvärden – Utbildning och kvalifikationer

(Se tillägg 1 till OPS 1.450)

En operatör skall, innan start vid låga siktvärden (LVTO) och Kategori II- och III-verksamheter utförs, säkerställa följande:

1. Att varje flygbesättningsmedlem

   i) fullgör de krav på utbildning och kontroll som föreskrivs i tillägg 1, innefattande simulatorflygning ner till de gränsvärden för RVR- och beslutshöjd (DH) som är tillämpliga enligt operatörens Kategori II/III-godkännande och

   ii) är kvalificerad i enlighet med tillägg 1.

2. Att utbildningen och kontrollen har utförts i enlighet med en detaljerad kursplan som har godkänts av myndigheten och är intagen i drifthandboken. Denna utbildning utgör komplement till vad som föreskrivs i avsnitt N.

3. Att flygbesättningens kvalifikationer är specifika för verksamheten och flygplanstypen.

OPS 1.455

Verksamhet vid låga siktvärden – Operativa procedurer

(Se tillägg 1 till OPS 1.455)

a) En operatör skall fastställa procedurer och instruktioner för att användas vid start vid låga siktvärden (LVTO) och vid Kategori II- och III-verksamheter. Dessa procedurer skall ingå i drifthandboken och innehålla flygbesättningsmedlemmarnas uppgifter under taxning, start, inflygning, utflytning, landning, utrullning och avbruten inflygning, i tillämplig omfattning.

b) Befälhavaren skall förvissa sig om att

   1. de visuella och icke-visuella hjälpmedlens status är tillräcklig innan en start vid låga siktvärden (LVTO) eller en Kategori II- eller III-inflygning påbörjas,

   2. procedurer vid låga siktvärden (LVP), enligt information från flygtrafikledningen, är i användning innan en start vid låga siktvärden (LVTO) eller en Kategori II- eller III-inflygning påbörjas och

   3. flygbesättningsmedlemmarna är vederbörligen kvalificerade innan en start vid låga siktvärden med ett RVR lägre än 150 m (Kategori A-, B- och C-flygplan) eller 200 m (Kategori D-flygplan) eller en Kategori II- eller III-inflygning påbörjas.

OPS 1.460

Verksamhet vid låga siktvärden – Minimiutrustning

a) En operatör skall i drifthandboken ange den minimiutrustning som enligt flyghandboken (AFM) eller annan godkänd handling skall vara funktionsduglig vid påbörjandet av en start vid låga siktvärden (LVTO) eller en Kategori II- eller III-inflygning.

b) Befälhavaren skall övertyga sig om att flygplanets status och relevanta flygburna system är tillräcklig för den särskilda verksamhet som skall utövas.

OPS 1.465

Operativa minimivärden för VFR

(Se tillägg 1 till OPS 1.465)

En operatör skall säkerställa att:

1. VFR-flygning utförs i enlighet med visuellflygreglerna och i enlighet med tabellen i tillägg 1 till OPS 1.465.

2. Speciell VFR-flygning inte påbörjas när sikten är lägre än 3 km och i övrigt inte utförs när sikten är lägre än 1,5 km.

Tillägg 1 till OPS 1.430

Operativa minimivärden vid flygplats

a) *Minimivärden för start*

1. Allmänt

i) Minimivärden för start fastställda av operatören skall uttryckas som sikt- eller RVR-begränsningar med hänsyn tagen till alla faktorer som rör varje flygplats som avses användas samt till flygplanets egenskaper. Där det finns ett särskilt behov av att upptäcka och undvika hinder vid start och/eller för en nödlandning, skall ytterligare villkor (t.ex. molntäckeshöjd) anges.

ii) Befälhavaren får inte påbörja start om inte väderförhållandena vid startflygplatsen är lika med eller bättre än tillämpliga minimivärden för landning vid denna flygplats såvida inte en lämplig flygplats finns tillgänglig som startalternativ.

iii) När rapporterad meteorologisk sikt är lägre än vad som krävs för start och RVR inte är rapporterad får en start påbörjas endast om befälhavaren kan fastställa att RVR/sikt längs startbanan är lika med eller bättre än de minimivärden som krävs.

iv) När ingen rapporterad meteorologisk sikt eller RVR finns tillgänglig får start påbörjas endast om befälhavaren kan fastställa att RVR/sikt längs startbanan är lika med eller bättre än de minimivärden som krävs.

2. Visuell referens.

Minimivärden för start skall väljas för att säkerställa tillräckliga referenser för flygplanets manövrering både i händelse av en avbruten start under ogynnsamma omständigheter och i händelse av en fortsatt start efter bortfall av den kritiska motorn.

3. Erforderlig RVR/sikt

i) För flermotoriga flygplan, vars prestanda är sådana att i händelse av bortfall av kritisk motor under någon del av starten, flygplanet kan antingen stanna eller fortsätta starten till en höjd av 1 500 ft över flygplatsen under det att hinder passeras med föreskriven marginal, skall de startminima som fastställs av en operatör uttryckas i RVR/sikt-värden som inte är lägre än de som anges i tabell 1 nedan med undantag av vad som framgår av stycke 4 nedan:

Tabell 1

RVR/sikt vid start

Start-RVR/sikt	
Hjälpmedel	RVR/sikt (Anm. 3)
Inga (endast dagar)	500 m
Bankantljus och/eller centrumlinjemarkering	250/300 m (Anm. 1 & 2)
Bankant- och centrumlinjeljus	200/250 m (Anm. 1)
Bankant- och centrumlinjeljus samt RVR-information från flera mätpunkter	150/300 m (Anm. 1 & 4)

Anm. 1: De högre värdena gäller för kategori D-flygplan.

Anm. 2: För flygning under mörker krävs minst bankants- och banändsljus.

Anm. 3: Det rapporterade RVR/sikt-värdet för den första delen av startrullsträckan får ersättas av pilotens bedömning.

Anm. 4: Det RVR-värde som krävs skall erhållas för alla relevanta RVR-rapportpunkter med det undantag som anges i anm. 3 ovan.

ii) För flermotoriga flygplan, vars prestanda är sådana att de inte kan uppfylla prestandakraven i stycke a.3 i ovan i händelse av bortfall av kritisk motor, kan det finnas ett behov av att åter landa omedelbart liksom att se och undvika hinder i startområdet. Sådana flygplan får flygas med följande minimivärden för start under förutsättning att de kan uppfylla tillämpliga hinderfrihetskrav i händelse av motorbortfall vid den specificerade höjden. De minimivärden för start som fastställs av en operatör skall grundas på den höjd från vilken nettostigbanan med en motor ur funktion kan konstrueras. De minimivärden för RVR som används får inte vara lägre än något av de värden som anges i tabell 1 ovan eller tabell 2 nedan.

Tabell 2

Antagen höjd över banan i förhållande till RVR/sikt vid motorbortfall

Start-RVR/sikt – stigbana	
Antagen höjd över startbanan vid motorbortfall	RVR/sikt (Anm. 2)
Mindre än 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
Mer än 300 ft	1 500 m (Anm. 1)

Anm. 1: 1 500 m gäller även i de fall ingen positiv startstigbana kan konstrueras.

Anm. 2: Det rapporterade RVR/sikt-värdet för den första delen av startrullsträckan får ersättas av pilotens bedömning.

iii) När rapporterad RVR eller meteorologisk sikt inte finns tillgänglig, får befälhavaren inte påbörja start om han inte kan fastställa att de faktiska förhållandena uppfyller tillämpliga minimivärden för start.

4. Undantag från stycke a.3 i ovan:

i) Under förutsättning av myndighetens godkännande och förutsatt att kraven i stycke A till E nedan har uppfyllts, får en operatör reducera startminima till 125 m RVR (Kategori A-, B- och C-flygplan) eller 150 m (Kategori D-flygplan) när

A) procedurer vid låga siktvärden (LVP) tillämpas,

B) högintensiva centrumlinjeljus i banan med ett inbördes avstånd av 15 m eller mindre och högintensiva bankantljus med ett inbördes avstånd av 60 m eller mindre används,

C) flygbesättningsmedlemmar har tillfredsställande genomfört utbildning i en simulator som är godkänd för denna procedur,

D) ett synligt segment på 90 m är tillgängligt från cockpit då rullning för start påbörjas och

E) det erforderliga RVR-värdet har erhållits för alla relevanta RVR-rapportpunkter.

ii) Under förutsättning av myndighetens godkännande får en operatör som använder ett flygplan utrustat med ett godkänt system som ger vägledning i sidled under starten, reducera minimivärdet för start till ett RVR som är mindre än 125 m (kategori A-, B- och C-flygplan) eller 150 m (kategori D-flygplan) men inte lägre än 75 m förutsatt att banans skydd och hjälpmedel är likvärdiga med de som krävs för Kategori III-landningar och är tillgängliga.

b) *Icke-precisionsinflygning*

1. Minimivärden för system

En operatör skall säkerställa att minimivärden för system för procedurer för icke-precisionsinflygningar, som är baserade på användning av ILS utan glidbana (enbart LLZ), VOR, NDB, SRA och VDF inte är lägre än de MDH-värden som anges i tabell 3 nedan.

Tabell 3

Minimivärden för system för hjälpmedel vid icke-precisionsinflygning

Minimivärden för system	
Hjälpmedel	Lägsta MDH
ILS (ingen glidbana – LLZ)	250 ft
SRA (avslutad vid 0,5 NM)	250 ft
SRA (avslutad vid 1 NM)	300 ft
SRA (avslutad vid 2 NM)	350 ft
VOR	300 ft
VOR/DME	250 ft
NDB	300 ft
VDF (QDM och QGH)	300 ft

2. Lägsta plané höjd (MDH)

En operatör skall säkerställa att den lägsta planéhöjden för en icke-precisionsinflygning inte är lägre än antingen

i) OCH/OCL för flygplanskategorin eller

ii) minimivärdet för systemet.

3. Visuell referens

En pilot får inte fortsätta en inflygning under MDA/MDH om inte minst en av följande visuella referenser till avsedd bana är tydligt synbar och identifierbar för piloten:

i) Delar av inflygningsljussystemet.

ii) Tröskeln.

iii) Tröskelmarkeringarna.

iv) Tröskelljusen.

v) Tröskelidentifieringsljusen.

vi) Den visuella glidbaneindikeringen.

vii) Sättningszonen eller sättningszonsmarkeringarna.

viii) Sättningszonsljusen.

ix) Bankantsljusen.

x) Andra visuella referenser godtagna av myndigheten.

4. Erforderligt RVR

De lägsta minimivärden som får användas av en operatör för icke- precisionsinflygningar är:

Tabell 4a

RVR för icke-precisionsinflygning – fullständiga hjälpmedel

Icke-precisionsinflygning Fullständiga hjälpmedel (Anm. 1, 5, 6 och 7)				
MDH	RVR/Flygplanskategori			
	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 och däröver	1 200 m	1 400 m	1 400 m	1 800 m

Tabell 4b

RVR för icke-precisionsinflygning – hjälpmedel av mellanklass

Icke-precisionsinflygning Hjälpmedel av mellanklass (Anm. 2, 5, 6 och 7)				
MDH	RVR/Flygplanskategori			
	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 och däröver	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m

Tabell 4c

RVR för icke-precisionsinflygning – enkla hjälpmedel

Icke-precisionsinflygning Enkla hjälpmedel (Anm. 3, 5, 6 och 7)				
MDH	RVR/Flygplanskategori			
	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 och däröver	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

Tabell 4d

RVR för icke-precisionsinflygning – inga inflygningsljus

Icke-precisionsinflygning Inga inflygningsljus (Anm. 4, 5, 6 och 7)				
MDH	RVR/Flygplanskategori			
	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 och däröver	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

Anm. 1: Fullständiga hjälpmedel omfattar banmarkeringar, 720 m eller mer HI/MI inflygningsljus, bankantsljus, tröskelljus och banändsljus. Ljusen skall vara tända.

Anm. 2: Hjälpmedel av mellanklass omfattar banmarkeringar, 420–719 m HI/MI inflygningsljus, bankantsljus, tröskelljus och banändsljus. Ljusen skall vara tända.

Anm. 3: Enkla hjälpmedel omfattar banmarkeringar, mindre än 420 m HI/MI inflygningsljus, av LI inflygningsljus (oavsett längd), bankantsljus, tröskelljus och banändsljus. Ljusen skall vara tända.

Anm. 4: Inga inflygningsljus omfattar banmarkeringar, bankantsljus, tröskelljus, banändsljus eller inga ljus alls.

Anm. 5: Tabellerna är tillämpliga endast på konventionella inflygningar med en nominell glidbanevinkel som inte överstiger 4 grader. Större glidbanevinklar kräver vanligen även att visuell glidbaneindikering (t.ex. PAPI) är synlig på minimihöjden (MDH).

Anm. 6: Ovanstående värden är antingen rapporterad RVR eller meteorologisk sikt omvandlad till RVR enligt stycke h nedan.

Anm. 7: MDH omnämnt i tabell 4a, 4b, 4c, och 4d avser den inledande beräkningen av MDH. Vid val av tillhörande RVR behöver man inte ta hänsyn till avrundning till närmaste tio-tal fot, vilket kan ske av operativa skäl, t.ex. vid omvandling till MDA.

5. Flygning under mörker

För flygning under mörker skall minst bankants-, tröskel- och banändsljus vara tända.

c) *Precisionsinflygning – Kategori I-verksamhet*

1. Allmänt

Ett Kategori I-förfarande är en precisionsinflygning och landning med användning av ILS, MLS eller PAR med en beslutshöjd som inte är lägre än 200 ft och en bansynvidd som inte är lägre än 550 m.

2. Beslutshöjd

En operatör skall säkerställa att den beslutshöjd som skall användas vid en precisionsinflygning enligt Kategori I inte är lägre än

i) beslutshöjden angiven i flyghandboken (AFM), om sådan angivits,

ii) den lägsta höjd till vilken precisionsinflygningshjälpmedlet kan användas utan den visuella referens som krävs,

iii) OCH/OCL för flygplanskategorin eller

iv) 200 ft.

3. Visuell referens

En pilot får inte fortsätta under beslutshöjden för Kategori I, bestämd i enlighet med stycke c.2 ovan, om inte minst en av följande visuella referenser till avsedd bana är tydligt synbar och identifierbar för piloten:

i) Delar av inflygningsljussystemet.

ii) Tröskeln.

iii) Tröskelmarkeringarna.

iv) Tröskelljusen.

v) Tröskelidentifieringsljusen.

vi) Den visuella glidbaneindikeringen.

vii) Sättningszonen eller sättningszonsmarkeringarna.

viii) Sättningszonljusen.

ix) Bankantljusen.

4. Erforderligt RVR

De lägsta minimivärde som får användas av en operatör för Kategori I-förfaranden är:

Tabell 5

RVR för Kategori I-inflygningar i förhållande till hjälpmedel och DH

Kategori I-minima

DH (Anm. 7)	Hjälpmedel/RVR (Anm. 5)			
	Fullständiga (Anm. 1 & 6)	Mellanklass (Anm. 2 & 6)	Enkla (Anm. 3 & 6)	Inga (Anm. 2 & 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 och däröver	800 m	900 m	1 000 m	1 200 m

Anm. 1: Fullständiga hjälpmedel omfattar banmarkeringar, 720 m eller mer HI/MI inflygningsljus, bankantsljus, tröskelljus och banändsljus. Ljusen skall vara tända.

Anm. 2: Hjälpmedel av mellanklass omfattar banmarkeringar, 420–719 m HI/MI inflygningsljus, bankantsljus, tröskelljus och banändsljus. Ljusen skall vara tända.

Anm. 3: Enkla hjälpmedel omfattar banmarkeringar, mindre än 420 m HI/MI inflygningsljus, av LI inflygningsljus (oavsett längd), bankantsljus, tröskelljus och banändsljus. Ljusen skall vara tända.

Anm. 4: Inga inflygningsljus omfattar banmarkeringar, bankantsljus, tröskelljus, banändsljus eller inga ljus alls.

Anm. 5: Ovanstående värden är antingen rapporterad RVR eller meteorologisk sikt omvandlad till RVR i enlighet med stycke h.

Anm. 6: Tabellen är tillämplig på konventionella inflygningar med en glidbanevinkel till och med 4° grader.

Anm. 7: DH omnämnt i tabell 5 avser den inledande beräkningen av DH. Vid val av tillhörande RVR behöver man inte ta hänsyn till avrundning till närmaste tio-tal fot, vilket kan ske av operativa skäl (t.ex. vid omvandling till DA).

5. Enpilotsverksamhet

För enpilotsverksamhet skall en operatör beräkna lägsta RVR för alla slag av inflygningar i enlighet med OPS 1.430 och detta tillägg. Ett RVR lägre än 800 m är inte tillåtet utom vid användning av lämplig autopilot kopplad till ILS eller MLS, då normala minimivärden gäller. Den beslutshöjd som används får inte vara lägre än 1,25 multiplicerat med autopilotens lägsta användningshöjd.

6. Flygning under mörker

För flygning under mörker skall minst bankants-, tröskel- och banändsljus vara tända.

d) *Precisionsinflygning – Kategori II-förfaranden*

1. Allmänt

Kategori II-förfaranden är precisionsinflygning och landning med användning av ILS eller MLS med

i) en beslutshöjd lägre än 200 ft men inte lägre än 100 ft och

ii) en bansynvidd som inte är mindre än 300 m.

2. Beslutshöjd

En operatör skall säkerställa att beslutshöjden för Kategori II-förfarande inte är lägre än

i) beslutshöjden som är angiven i AFM, om sådan finns angiven,

ii) den lägsta höjd till vilken precisionsinflygningshjälpmedlet kan användas utan den visuella referens som krävs,

iii) OCH/OCL för flygplanskategorin,

iv) den beslutshöjd till vilken flygbesättningen har godkänts att operera eller

v) 100 ft.

3. Visuell referens

En pilot får inte fortsätta en inflygning under beslutshöjden för Kategori II som bestämts i enlighet med stycke d.2 ovan såvida inte visuell referens kan uppnås och bibehållas till ett segment bestående av minst 3 på varandra följande ljus, som utgör inflygningsljusens centrumlinje eller sättningszonsljus eller banans centrumlinjeljus eller bankantsljus eller en kombination av dessa. Denna visuella referens skall innefatta en tvärsgående del av belysningssystemet på marken t.ex. ett tvärstycke (crossbar) i inflygningljusen eller landningströskeln eller en barett i sättningszonljusen.

4. Erforderligt RVR

De lägsta minimivärden som får användas av en operatör för Kategori II-verksamhet är:

Tabell 6

RVR för Kategori II-inflygning i förhållande till DH

Minimivärden för Kategori II

Beslutshöjd	Autokopplad till en höjd under DH (Se anm. 1)	
	RVR/flygplanskategori A, B och C	RVR/Flygplanskategori D
100 ft–120 ft	300 m	300 m (Anm. 2)/350 m
121–140 ft	400 m	400 m
141 ft och däröver	450 m	450 m

Anm. 1: Hänvisningen i denna tabell till 'autokopplad till en höjd under DH' avser fortsatt användning av flygdirektorn ner till en höjd som inte är större än 80 % av tillämplig DH. Följaktligen kan luftvärdighetskrav rörande lägsta höjd med inkopplad flygdirektor påverka den DH som skall gälla.

Anm. 2: 300 m får användas för ett Kategori D-flygplan som utför automatisk landning.

e) *Precisionsinflygning – Kategori III-förfarande*

1. Allmänt

Kategori III-förfaranden är indelade enligt följande:

i) Kategori III A-förfaranden

En precisionsinflygning och landning med användning av ILS eller MLS med

A) en beslutshöjd som är lägre än 100 ft och

B) ett RVR som inte är mindre än 200 m.

ii) Kategori III B-förfaranden

En precisionsinflygning och landning med användning av ILS eller MLS med

A) en beslutshöjd som är lägre än 50 ft eller ingen beslutshöjd och

B) ett RVR som är mindre än 200 m men inte lägre än 75 m.

2. Beslutshöjd

För verksamhet vid vilken en beslutshöjd används skall en operatör säkerställa att beslutshöjden inte är lägre än

i) beslutshöjden som är angiven i AFM, om sådan finns angiven,

ii) den lägsta höjd till vilken precisionsinflygningshjälpmedlet kan användas utan den visuella referens som krävs, eller

iii) den beslutshöjd till vilken flygbesättningen har godkänts att operera.

3. Verksamhet utan beslutshöjd

Verksamhet utan beslutshöjd får utföras endast om

i) verksamheten utan beslutshöjd är godkänd i AFM,

ii) inflygningshjälpmedlet och flygplatsens utrustning är i stånd att säkerställa verksamhet som sker utan beslutshöjd,

och

iii) operatören innehar godkännande för Kategori III-förfaranden utan beslutshöjd.

Anm.: I fråga om en Kategori III-bana får det antas att verksamhet utan beslutshöjd kan utföras såvida detta inte särskilt begränsats genom publicering i AIP eller NOTAM.

4. Visuell referens

i) Vid Kategori III A-verksamhet får en pilot inte fortsätta en inflygning under den beslutshöjd som bestämts i enlighet med stycke e.2 ovan, om inte visuell referens uppnås och kan bibehållas till ett segment bestående av minst 3 på varandra följande ljus, som utgör inflygningsljusens centrumlinje eller sättningszonljus eller banans centrumlinjeljus eller bankantljus eller en kombination av dessa.

ii) Vid Kategori III B-verksamhet som utförs med beslutshöjd får en pilot inte fortsätta en inflygning under den beslutshöjd som bestämts i enlighet med stycke e.2 ovan, om inte visuell referens till minst ett centrumlinjeljus uppnås och kan bibehållas

iii) Vid Kategori III-förfaranden som utförs utan beslutshöjd finns inget krav på visuell kontakt med banan före sättning.

5. Erforderligt RVR

De lägsta minimivärden som får användas av en operatör för Kategori III-förfaranden är:

Tabell 7

RVR för Kategori III-inflygningar i förhållande till styrsystem och DH

Minimivärden för Kategori III					
		Styrsystem/RVR (meter)			
Inflygningskategori	Beslutshöjd (ft)	Felpassiv	Feloperativt		
			Utan utrullningssystem	Med system för vägledning eller styrning av utrullning	
				Felpassiv	Feloperationell
III A	Mindre än 100 ft	200 m (Anm. 1)	200 m	200 m	200 m
III B	Mindre än 50 ft	Inte tillåtet	Inte tillåtet	125 m	75 m
III B	Utan DH	Inte tillåtet	Inte tillåtet	Inte tillåtet	75 m

Anm. 1: För verksamhet med verkliga RVR-värden som är mindre än 300 m, förutsätts att ett pådrag sker i händelse av ett autopilotfel på eller under DH.

f) *Cirkling*

1. De lägsta minimivärden som får användas av en operatör för cirkling är:

Tabell 8

Sikt och MDH för cirkling i förhållande till flygplanskategori

	Flygplanskategori			
	A	B	C	D
MDH	400 ft	500 ft	600 ft	700 ft
Minsta meteorologiska sikt	1 500 m	1 600 m	2 400 m	3 600 m

2. Cirkling med föreskrivna flygvägar är en godtagen procedur inom ramen för denna paragraf.

g) *Visuell inflygning*

En operatör får inte använda ett RVR som är lägre än 800 m för en visuell inflygning.

h) *Omvandling av rapporterad meteorologisk sikt till RVR*

1. En operatör skall säkerställa att omvandling av meteorologisk sikt till RVR inte används för beräkning av minimivärden för start, minimivärden för Kategori II eller III eller används när rapporterad RVR finns tillgänglig.

2. Vid omvandling av meteorologisk sikt till RVR under alla andra förhållanden än de som omnämns i stycke h.1 ovan, skall en operatör säkerställa att följande tabell används:

Tabell 9

Omvandling av sikt till RVR

Belysningsanordningar i användning	RVR = Rapporterad meterologisk sikt multiplicerad med	
	Dag	Natt
HI inflygnings- och banbelysning	1,5	2,0
Vilken typ av belysning som helst förutom ovanstående	1,0	1,5
Ingen belysning	1,0	Inte tillämpligt

Tillägg 2 till OPS 1.430 c

Flygplanskategorier – Allvädersverksamhet

a) *Klassificering av flygplan*

Det kriterium som tas i beaktande för klassificering av flygplan i kategorier är den indikerade farten vid tröskeln (V_{AT}), som motsvarar stallfarten (V_{SO}) multiplicerad med 1,3 eller V_{S1G} multiplicerad med 1,23 i landningskonfiguration vid maximal certifierad landningsmassa. Om både V_{SO} och V_{S1G} finns tillgängliga, skall det värde användas som ger högsta V_{AT}. Flygplanskategorierna och motsvarande V_{AT}-värden återfinns i tabellen nedan:

Flygplanskategori	V_{AT}
A	Lägre än 91 kt
B	Från 91 till 120 kt
C	Från 121 till 140 kt
D	Från 141 till 165 kt
E	Från 166 till 210 kt

Den landningskonfiguration till vilken hänsyn skall tas skall definieras av operatören eller av flygplanstillverkaren.

b) *Permanent ändring av kategori (maximal landningsmassa)*

1. En operatör får begagna sig av en permanent, lägre landningsmassa och använda denna massa för att bestämma V_{AT} om detta är godkänt av myndigheten.

2. Den kategori som är definierad för ett visst flygplan skall alltid gälla och således vara oberoende av varierande förhållanden i den dagliga verksamheten.

Tillägg 1 till OPS 1.440

Verksamhet vid låga siktvärden – Allmänna operativa bestämmelser

a) *Allmänt*

Följande förfaranden gäller vid introduktion och godkännande av verksamheter vid låga siktvärden.

b) *Operativ demonstration av flygburna system*

En operatör skall iaktta föreskrifterna som anges i stycke c nedan när en flygplanstyp som är ny för medlemsstaterna introduceras i Kategori II- eller III-verksamhet.

Anm.: För flygplanstyper som redan används i Kategori II- eller III-verksamhet i en annan medlemsstat, gäller i stället det program för att påvisa driftsäkerhet som finns intaget i stycke f.

1. Operativ tillförlitlighet

Frekvensen av lyckade Kategori II- och III-inflygningar får inte vara lägre än den som krävs i JAR-AWO.

2. Kriterier för en lyckad inflygning

En inflygning anses vara lyckad om

i) kriterierna är desamma som specificeras i JAR-AWO eller i motsvarande bestämmelser,

ii) inget relevant fel uppstår i flygplanets system.

c) *Datainsamling under demonstration av flygburet system – Allmänt*

1. En operatör skall upprätta ett rapporteringssystem för att kunna genomföra kontroller och periodiska granskningar under den operativa utvärderingsperioden innan operatören godkänts att utföra Kategori II- eller III-verksamhet. Rapporteringssystemet skall omfatta alla lyckade och misslyckade inflygningar, inklusive anledning till de senare, och skall innehålla en förteckning över komponentfel i systemen. Rapporteringssystemet skall baseras på rapporter från flygbesättningen och på automatiska registreringar på sätt som föreskrivs i stycke d och e nedan.

2. Registreringarna av inflygningar får göras under normala produktionsflygningar eller under andra flygningar som utförs av operatören.

d) *Datainsamling under demonstration av flygburet system – Verksamheter med DH som inte är lägre än 50 ft*

1. För verksamhet med DH som inte är lägre än 50 ft, skall data insamlas och utvärderas av operatören samt vid behov utvärderas av myndigheten.

2. Det är tillräckligt om följande data registreras av flygbesättningen:

i) Flygplats och använd bana.

ii) Väderförhållanden.

iii) Tidpunkt.

iv) Anledning till fel som förorsakar en avbruten inflygning.

v) Uppgift om att tillfredsställande fartkontroll uppnåtts.

vi) Trimläge vid tidpunkten för urkoppling av flygdirektorn.

vii) Överensstämmelse mellan flygdirektorn och rådata.

viii) En angivelse av flygplanets läge i förhållande till instrumentlandningssystemets (ILS) centrumlinje vid nedgång genom 30 m (100 ft).

ix) Sättningspunkt.

3. Antalet inflygningar som, enligt myndighetens godkännande, utförs under den inledande utvärderingen, skall vara tillräckligt för att visa att systemets funktion i verklig flygverksamhet resulterar i ett 90 %-ig konfidensintervall och 95 % lyckade inflygningar.

e) *Datainsamling under demonstration av flygburet system – Verksamheter med DH som är lägre än 50 ft eller som utförs utan DH*

1. För verksamheter med DH lägre än 50 ft eller utan DH skall en färdregistrator eller annan utrustning som ger lämplig information användas utöver flygbesättningens rapporter, för att bekräfta att systemet fungerar som avsett i verklig flygtjänst. Följande uppgifter krävs:

i) Fördelning av ILS-avvikelser vid passage av 30 m (100 ft), vid sättning och i tillämpliga fall vid urkoppling av styrsystemet för utrullning samt de maximala värdena för avvikelserna mellan dessa punkter.

ii) Sjunkhastighet vid sättning.

2. Varje avvikelse vid landning skall utredas fullständigt med användning av alla tillgänglig data för att fastställa anledningen.

f) *Demonstration av driftsäkerhet*

Anm.: En operatör som uppfyller kraven i stycke b ovan anses ha tillgodosett kraven att kunna påvisa driftsäkerhet som finns intagna i denna paragraf.

1. Systemet skall visa driftsäkerhet och funktion under produktionsflygning som sker under normala operativa förhållanden. Ett tillräckligt antal lyckade landningar, som bestämts av myndigheten, skall utföras under dessa produktionsflygningar, inkluderande skolflygningar, då de system för automatisk landning och utrullning som finns installerade i respektive flygplanstyp används.

2. Demonstrationen skall utföras med användning av Kategori II- eller III-ILS. Operatören får dock välja att utföra demonstrationen på andra ILS-er om tillräcklig mängd data registreras för att fastställa anledningen till otillfredsställande funktion.

3. Om en operatör använder samma grundläggande styr- och presentationssystem på olika varianter av samma flygplanstyp eller använder olika grundläggande styr- och presentationssystem på samma flygplanstyp, skall operatören visa att varianterna uppfyller de grundläggande kriterierna för systemfunktion, men operatören behöver inte utföra full operativ demonstration för varje variant.

4. För en operatör som introducerar en flygplanstyp som redan har godkänts av en myndighet i en medlemsstat för Kategori II- eller III-verksamhet, kan ett reducerat demonstrationsprogram godkännas.

g) *Fortlöpande övervakning*

1. Efter att ha erhållit det första godkännandet skall verksamheten fortlöpande övervakas av operatören för att upptäcka icke önskvärda trender innan de utgör en fara. Rapporter från flygbesättningarna får användas för att uppnå detta.

2. Följande uppgifter skall förvaras under en period av 12 månader:

   i) Det totala antalet inflygningar per flygplanstyp, där den flygburna Kategori II- eller III-utrustningen användes för att utföra godtagbara, verkliga eller övade inflygningar till tillämpliga minimikrav för Kategori II eller III.

   ii) Rapporter över icke godtagbara inflygningar och/eller automatiska landningar, per flygplats och flygplansindivid, i följande kategorier:

      A) Fel på den flygburna utrustningen.

      B) Svårigheter med markhjälpmedlen.

      C) Avbrutna inflygningar på grund av instruktioner från ATC.

      D) Andra orsaker.

3. En operatör skall fastställa en procedur för att övervaka funktionen hos varje flygplans automatiska landningssystem.

h) *Övergångsperioder*

1. Operatörer utan tidigare Kategori II- eller III-erfarenhet

   i) En operatör utan tidigare operativ erfarenhet av Kategori II eller Kategori III kan godkännas för Kategori II- eller III A-verksamhet efter att ha erhållit minst 6 månaders erfarenhet av Kategori I-verksamhet på flygplanstypen.

   ii) Efter att ha avslutat 6 månaders Kategori II- eller III A-verksamhet på flygplanstypen kan operatören godkännas för Kategori III B-verksamhet. Vid utfärdande av ett sådant godkännande kan myndigheten kräva högre minimivärden än de lägsta tillämpbara under en tilläggsperiod. Ökningen av minimivärden avser normalt endast RVR och/eller en begränsning av möjligheten att utöva verksamhet som sker utan beslutshöjd och skall väljas så att de inte kräver någon ändring av de operativa procedurerna.

2. Operatörer med tidigare Kategori II- eller III-erfarenhet

   En operatör med tidigare erfarenhet av Kategori II eller III kan efter ansökan till myndigheten få en reducerad övergångsperiod godkänd.

i) Underhåll av Kategori II-, Kategori III- och LVTO-utrustning

Underhållsinstruktioner för flygburna vägledningssystem skall fastställas av operatören i samarbete med tillverkaren och skall tas in i företagets program för flygplansunderhåll föreskrivet i OPS 1.910, vilket skall godkännas av myndigheten.

Tillägg 1 till OPS 1.450

Verksamhet vid låga siktvärden – Utbildning och kvalifikationer

a) *Allmänt*

En operatör skall säkerställa att utbildningsprogram för flygbesättningsmedlemmar beträffande verksamhet vid låga siktvärden innehåller schemalagda kurser för mark-, simulator- och/eller flygträning. Operatören får förkorta kursinnehållet som föreskrivs i stycke 2 och 3 nedan förutsatt att den förkortade kursens innehåll är godtagbart för myndigheten.

1. Flygbesättningsmedlemmar utan Kategori II- eller Kategori III-erfarenhet skall genomföra hela det utbildningsprogram som föreskrivs i stycke b, c och d nedan.

2. Flygbesättningsmedlemmar med Kategori II- eller Kategori III-erfarenhet från en annan operatör får genomgå en förkortad kurs vad gäller markbunden utbildning.

3. Flygbesättningsmedlemmar med Kategori II- eller Kategori III-erfarenhet hos operatören får genomgå en förkortad kurs i såväl markbunden utbildning som simulator- och/eller flygträning. Den förkortade kursen skall innehålla minst kraven i stycke d.1, i tillämplig omfattning d.2 i eller d.2 ii samt d.3 i.

b) *Markbunden utbildning*

En operatör skall säkerställa att den grundläggande markbundna utbildningen för verksamhet vid låga siktvärden omfattar minst följande:

1. Egenskaper och begränsningar hos ILS och/eller MLS.
2. De visuella hjälpmedlens egenskaper.
3. Dimmas egenskaper och kännetecken.
4. De aktuella flygburna systemens operativa förmåga och begränsningar.
5. Effekterna av nederbörd, isbeläggning, vindskjuvning på låg höjd och turbulens.
6. Inverkan av speciella felfunktioner hos flygplanet.
7. Användningen av och begränsningarna hos system för att bestämma RVR.
8. Principerna för hinderfrihetskrav.
9. Igenkännande av och åtgärder att vidta i händelse av fel på markutrustning.
10. Procedurer och försiktighetsåtgärder som ska följas med avseende på markrörelse vid utövande av verksamhet då RVR är 400 m eller lägre samt de ytterligare procedurer som krävs för start då RVR är mindre än 150 m (200 m för Kategori D-flygplan).
11. Betydelsen av beslutshöjder baserade på radiohöjdmätare och effekten av terrängprofilen i inflygningsområdet på radiohöjdmätaravläsningar och på de automatiska systemen för inflygning/landning.
12. Vikten och innebörden av varningshöjd (alert height) om sådan är tillämplig samt åtgärder i händelse av fel över eller under varningshöjden.
13. Kvalifikationskraven för pilot för att erhålla och vidmakthålla godkännande att utföra starter vid låga siktvärden och Kategori II- eller III-verksamhet.
14. Vikten av rätt sittställning och ögonläge.

c) *Simulatorträning och/eller flygträning*

1. En operatör skall säkerställa att simulator- och/eller flygträning för verksamhet vid låga siktvärden innefattar följande:
   i) Kontroller av utrustningens funktionsduglighet på marken och under flygning.
   ii) Påverkan på minimivärden orsakad av ändringar i markanordningarnas status.
   iii) Övervakning av indikeringsanordningar för flygdirektorn och system för automatisk landning med betoning på de åtgärder som krävs i händelse av felfunktion på sådana system.
   iv) Åtgärder som krävs i händelse av felfunktion såsom till exempel hos motorer, elektriska system, hydraulik eller styrsystem.
   v) Inverkan av kända felfunktioner och användning av minimiutrustningslistor.
   vi) Operativa begränsningar som följer av luftvärdighetscertifiering.
   vii) Orientering om de visuella referenser som krävs på beslutshöjden jämte uppgift om maximalt tillåten avvikelse från glidbana eller kurssändarens grundlinje.
   viii) Vikten och betydelsen av varningshöjd, om sådan är tillämplig, samt åtgärder i händelse av felfunktioner över eller under varningshöjden.
2. Operatören skall säkerställa att varje flygbesättningsmedlem är utbildad att utföra sina uppgifter och är instruerad om den samordning som krävs med andra besättningsmedlemmar. Maximal användning av lämpligt utrustade flygsimulatorer bör ske med detta syfte.
3. Träning skall indelas i faser som omfattar normal verksamhet utan felfunktioner i flygplan eller utrustning men som skall innehålla alla de väderförhållanden som kan påträffas samt detaljerade scenarier vid felfunktioner hos flygplan och utrustning som kan påverka Kategori II- eller III-verksamhet. Om flygplanssystemet innefattar användning av hybridsystem eller andra särskilda system (sådana som siktlinjesindikator (Head-up Display) eller utrustning för förstärkt seende (Enhanced Vision)) skall flygbesättningsmedlemmarna träna användningen av dessa system vid normala och onormala funktioner under utbildningens simulatorfas.
4. Procedurer för inkapacitet som är tillämpliga på starter i nedsatt sikt och på Kategori II- och III-verksamhet skall tränas.
5. För flygplan som saknar typbunden simulator skall operatörer säkerställa att flygträningsfasen som är specifik för de visuella scenarierna vid Kategori II-verksamhet utförs i en simulator som är godkänd av myndigheten för det ändamålet. Sådan träning skall innefatta minst 4 inflygningar. Den träning och de procedurer som är typbundna skall genomföras i flygplanet.
6. Den första Kategori II- och III-träningen skall innehålla minst följande övningar:
   i) Inflygning med användning av lämpliga väglednings-, autopilot- och styrsystem, installerade i flygplanet, ner till den tillämpliga beslutshöjden och övergång till visuell flygning och landning.
   ii) Inflygning med alla motorer i funktion med användning av lämpliga väglednings-, autopilot- och styrsystem installerade i flygplanet, ner till den tillämpliga beslutshöjden, följd av avbruten inflygning, allt utan yttre visuell referens.
   iii) I tillämplig omfattning inflygningar med användning av automatiska system för utflytning, landning och utrullning.

iv) Normal användning av tillämpliga system med och utan erhållande av visuella referenser på beslutshöjden.

7. Efterföljande faser av träningen skall innehålla minst följande:

i) Inflygningar med motorbortfall i olika skeden av inflygningen.

ii) Inflygningar med kritiska utrustningsfel (t.ex. elektriska system, system för automatisk flygning, markbundna och/eller flygburna ILS/MLS-system och enheter för statusövervakning).

iii) Inflygningar där fel på utrustning för automatisk flygning på låg höjd kräver antingen,

A) övergång till manuell flygning för att genomföra utflytning, landning och utrullning eller avbruten inflygning, eller

B) övergång till manuell flygning eller till en nedsatt funktionsnivå hos automatiken för att genomföra avbrutna inflygningar före, på eller under beslutshöjden inklusive de inflygningar som kan resultera i en sättning på banan.

iv) Systemfelfunktioner som resulterar i onormalt stora avvikelser från grundlinjen och/eller glidbanan, såväl över som under beslutshöjden och i de lägsta visuella förhållanden som godkänts för verksamheten. Dessutom skall fortsättning till en manuell landning övas om siktlinjesindikatorn (Head-up Display) utgör en nedsatt funktionsnivå hos det automatiska systemet eller siktlinjesindikatorn utgör den enda funktionen för utflytning.

v) Fel och procedurer som är specifika för flygplanstypen eller varianten.

8. Den praktiska utbildningen skall ge övning i felhantering, som kräver övergång till högre minimivärden.

9. Programmet för praktisk utbildningen skall innehålla hantering av flygplanet när, under en felpassiv Kategori III-inflygning, felet förorsakar urkoppling av autopiloten på eller under beslutshöjden och senast rapporterad RVR är 300 m eller lägre.

10. I de fall starter utförs i RVR som är 400 m och lägre skall praktisk utbildning i systemfelshantering och motorbortfall som resulterar i så väl fortsatt som avbruten start genomföras.

d) *Krav på övergångsutbildning för att utföra start vid låga siktvärden och Kategori II- och III-verksamhet*

En operatör skall säkerställa att varje flygbesättningsmedlem genomför följande praktiska utbildning i procedurer tillämpliga vid låga siktvärden (LVP) om övergång sker till en ny flygplanstyp eller -variant, i vilken start vid låga siktvärden och Kategori II- och III-verksamhet kommer att utföras. Erfarenhetskrav på flygbesättningsmedlemmar för att dessa skall få genomgå en förkortad kurs finns föreskrivna i stycke a.2 och a.3 ovan:

1. Markbunden utbildning

Tillämpliga krav föreskrivna i stycke b ovan, med hänsynstagande till flygbesättningsmedlemmarnas Kategori II- och III-träning och erfarenhet.

2. Simulator- och/eller flygträning

i) Minst 8 inflygningar och/eller landningar i en simulator godkänd för ändamålet.

ii) I de fall ingen typanpassad simulator finns tillgänglig krävs minst 3 inflygningar i flygplanet, innefattande minst ett pådrag.

iii) Lämplig ytterligare träning om speciell utrustning krävs, såsom siktlinjesindikatorer (Head-up Display) eller utrustning för förstärkt seende (Enhanced Vision).

3. Flygbesättningens kvalifikationer

Kvalifikationskraven för flygbesättningen är specifika med avseende på operatören och den typ av flygplan som brukas.

i) Operatören skall säkerställa att varje flygbesättningsmedlem genomgår en kontroll innan Kategori II- eller III-verksamhet utförs.

ii) Kontrollen föreskriven i stycke i ovan får ersättas av simulator- och/eller flygträning föreskriven i stycke d.2 ovan som genomförts med godkänt resultat.

4. Produktionsflygning under övervakning

En operatör skall säkerställa att varje flygbesättningsmedlem genomgår följande produktionsflygning under övervakning:

i) För Kategori II, då manuell landning krävs, minst 3 landningar från urkoppling av autopiloten.

ii) För kategori III, minst 3 automatiska landningar med undantaget att endast en automatisk landning krävs när den träning som föreskrivs i stycke d.2 ovan har genomförts i en flygsimulator användbar för flygträning utan flygning i luftfartyg (Zero Flight Time).

e) *Typ- och befälhavarerfarenhet*

Innan Kategori II- eller Kategori III-verksamhet påbörjas gäller följande tilläggsföreskrifter för befälhavare eller piloter till vilken ledningen av flygningen har delegerats, om dessa är nya på flygplanstypen:

1. 50 timmar eller 20 flygningar på typen inkluderande produktionsflygning under övervakning och

2. 100 m skall läggas till tillämpliga minimikrav för RVR för Kategori II- eller Kategori III, såvida inte piloten tidigare har varit kvalificerad för Kategori II- eller III-flygning hos en operatör, till dess 100 timmar eller 40 flygningar, inkluderande produktionsflygning under övervakning, har erhållits på typen.

3. Myndigheten kan medge att ovan nämnda krav på befälhavarerfarenhet reduceras för flygbesättningsmedlemmar som har befälhavarerfarenhet av Kategori II- eller Kategori III-flygning.

f) *Start vid låga siktvärden (LVTO) med RVR lägre än 150/200 m*

1. En operatör skall säkerställa att följande utbildning genomförs innan godkännande ges att utföra starter i RVR mindre än 150 m (mindre än 200 m för Kategori D-flygplan):

   i) Normal start med lägsta godkända minimivärde för RVR.

   ii) Start med lägsta godkända minimivärde för RVR med ett motorbortfall mellan V_1 och V_2 eller så snart som säkerheten tillåter.

   iii) Start med lägsta godkända minimivärde för RVR med ett motorbortfall före V_1 som resulterar i en avbruten start.

2. En operatör skall säkerställa att den utbildning som krävs i stycke 1 ovan utförs i en godkänd simulator. Denna träning skall innefatta användning av varje särskild procedur och utrustning. I de fall ingen godkänd simulator finns kan myndigheten godkänna att sådan träning utförs i ett flygplan, utan kravet på lägsta minimivärde för RVR.

3. En operatör skall säkerställa att en flygbesättningsmedlem i tilllämpliga fall har genomgått en kontroll innan starter vid låga siktvärden utförs med RVR lägre än 150 m (lägre än 200 m för Kategori D-flygplan). Kontrollen får endast ersättas av en med godkänt resultat genomförd simulator- eller flygträning föreskriven i stycke f.1 vid den första övergången till en flygplanstyp.

g) *Repetitionsutbildning och kontroll – Verksamhet vid låga siktvärden (LVO)*

1. En operatör skall säkerställa att, i samband med den normala repetitionsutbildningen och operatörens kompetenskontroll, en pilots kunskap och förmåga att utföra de arbetsuppgifter som är förenade med de särskilda verksamhetskategorier för vilka han är godkänd, kontrolleras. Erforderligt antal inflygningar som skall utföras inom giltighetstiden för operatörens kompetenskontroll (föreskriven i OPS 1.965 b) skall vara minst tre, av vilka en får ersättas av en inflygning och landning i flygplanet med användning av godkända Kategori II- eller Kategori III-procedurer. En avbruten inflygning skall utföras under operatörens kompetenskontroll. Om operatören är godkänd att utföra start med RVR mindre än 150/200 m, skall minst en start vid låga siktvärden (LVTO) med lägsta tillämpliga minimivärde utföras under operatörens kompetenskontroll.

2. För Kategori III-verksamhet skall en operatör använda en simulator som är godkänd för Kategori III-utbildning.

3. Operatören skall säkerställa att, för Kategori III-flygningar med flygplan utrustade med ett felpassivt styrsystem, en avbruten inflygning till följd av ett autopilotfel på eller under beslutshöjden när senast rapporterad RVR var 300 m eller mindre genomförs, minst en gång under en period av tre på varandra följande av operatörens kompetenskontroller.

4. Myndigheten kan godkänna repetitionsutbildning och kontroll för Kategori II- och LVTO-verksamhet i en flygplanstyp för vilken ingen godkänd simulator finns tillgänglig.

Anm.: Aktuell flygerfarenhet för LVTO och Kategori II/III grundat på automatiska inflygningar och/eller automatiska landningar (autolands) upprätthålls genom den repetitionsutbildning och kontroll som föreskrivs i denna paragraf.

Tillägg 1 till OPS 1.455

Verksamhet vid låga siktvärden (LVO) – Operativa procedurer

a) *Allmänt*

Verksamhet vid låga siktvärden innefattar

1. manuell start (med eller utan elektroniska vägledningssystem),

2. autokopplad inflygning ner till en höjd under DH med manuell utflytning, landning och utrullning,

3. autokopplad inflygning följd av automatisk utflytning, automatisk landning och manuell utrullning och

4. autokopplad inflygning följd av automatisk utflytning, automatisk landning och automatisk utrullning,

när tillämpligt RVR är lägre än 400 m.

Anm. 1: Ett hybridsystem får användas med vilken som helst av dessa metoder.

Anm. 2: Andra slag av vägledningssystem och displayer kan certifieras och godkännas.

b) *Procedurer och operativa instruktioner*

1. Den exakta utformningen och omfattningen av utgivna procedurer och instruktioner beror på den flygburna utrustning som används och de flygoperativa procedurer i cockpit som tillämpas. En operatör skall klart definiera flygbesättningsmedlemmarnas uppgifter under start, inflygning, utflytning, utrullning och avbruten inflygning i drifthandboken. Särskild vikt skall läggas vid flygbesättningens ansvar under övergång från icke-visuella till visuella förhållanden och på procedurer som skall användas i sikt som försämras eller när fel inträffar. Särskild uppmärksamhet skall ägnas arbetsfördelningen i cockpit för att säkerställa att arbetsbelastningen på den pilot som fattar beslutet att landa eller att utföra en avbruten landning, gör det möjligt för honom att ägna sig åt övervakning och åt beslutsprocessen.

2. En operatör skall ange de detaljerade operativa procedurerna och instruktionerna i drifthandboken. Instruktionerna skall vara i överensstämmelse med begränsningarna och de obligatoriska procedurerna i flyghandboken (AFM) och omfatta särskilt följande punkter:

i) Kontroller av flygplansutrustningens funktionsduglighet före start och under flygning.

ii) Påverkan på minimivärden orsakat av ändringar i markanordningarnas och den flygburna utrustningens status.

iii) Procedurer för start, inflygning, utflytning, landning, utrullning och avbruten inflygning.

iv) Procedurer som skall följas i händelse av fel, varningar och andra onormala situationer.

v) Minsta visuella referens som krävs.

vi) Vikten av rätt sittställning och ögonläge.

vii) Åtgärder som kan bli nödvändiga vid en försämring av den visuella referensen.

viii) Fördelning av besättningsuppgifter vid utförandet av procedurerna enligt stycke i till iv och vi ovan, för att göra det möjligt för befälhavaren att huvudsakligen ägna sig åt övervakning och beslutsfattande.

ix) Kravet att alla höjdutrop under 200 ft skall baseras på radiohöjdmätaren och att en pilot skall fortsätta att övervaka flygplanets instrument till dess landningen är avslutad.

x) Kravet att det känsliga området för ILS-ens kurssändare skall skyddas.

xi) Användningen av information angående vindhastighet, vindskjuvning, turbulens, kontamination på banan och användning av RVR-mätningar från flera mätpunkter.

xii) Procedurer att användas för att öva inflygning och landning på banor där fullständiga flygplatsprocedurer för Kategori II eller Kategori III inte är i användning.

xiii) Operativa begränsningar som följer av luftvärdighetscertifiering.

xiv) Uppgifter om maximalt tillåten avvikelse från ILS-glidbana och/eller kurssändare.

Tillägg 1 till OPS 1.465

Minimivärden för sikt för VFR-verksamhet

Luftrumsklass	B	C D E	F G	
			Den högsta höjden av följande: över 900 m (3 000 ft) AMSL eller över 300 m (1 000 ft) över terrängen	Den högsta höjden av följande: på och under 900 m (3 000 ft) AMSL eller 300 m (1 000 ft) över terrängen
Avstånd från moln	Fritt från moln	1 500 m horisontellt 300 m (1 000 ft) vertikalt		Fritt från moln och med sikt till marken/vattnet
Flygsikt	8 km på eller över 3 050 m (10 000 ft) AMSL (Anm. 1) 5 km under 3 050 m (10 000 ft) AMSL			5 km (Anm. 2)

Anm. 1: När genomgångshöjden är lägre än 3 050 m (10 000 ft) AMSL bör FL 100 användas i stället för 10 000 ft.

Anm. 2: Kategori A- och B-flygplan får flygas i flygsikt ner till 3 000 m, om vederbörande ATS-myndighet tillåter användning av flygsikt lägre än 5 km och förhållandena är sådana att sannolikheten att möta annan trafik är låg samt att IAS är 140 kt eller lägre.

AVSNITT F

PRESTANDA ALLMÄNT

OPS 1.470

Tillämplighet

a) En operatör skall säkerställa att flermotoriga flygplan som är försedda med turbopropmotorer och vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av fler än 9 passagerare eller vars maximala startmassa överstiger 5 700 kg samt att alla flermotoriga flygplan som är försedda med jetmotorer brukas i enlighet med avsnitt G (prestandaklass A).

b) En operatör skall säkerställa att propellerflygplan vars kabinkonfiguration är inrättad för befordran av högst 9 passagerare och vars maximala startmassa inte överstiger 5 700 kg brukas i enlighet med avsnitt H (prestandaklass B).

c) En operatör skall säkerställa att flygplan som är försedda med kolvmotorer och vars kabinkonfiguration är inrättad för befordran av fler än 9 passagerare eller vars maximala startmassa överstiger 5 700 kg brukas i enlighet med avsnitt I (prestandaklass C).

d) I de fall kraven i tillämpliga avsnitt inte kan uppfyllas på grund av särskilda konstruktionsegenskaper (t.ex. överljudsflygplan eller sjöflygplan), skall operatören tillämpa godkända prestandakrav som säkerställer en säkerhetsnivå som är likvärdig med nivån i tillämpligt avsnitt.

e) Flermotoriga flygplan som är försedda med turbopropmotorer och vars kabinkonfiguration är inrättad för befordran av fler än 9 passagerare och med en maximal startmassa av högst 5 700 kg kan av myndigheten medges verksamhet under alternativa operativa begränsningar till de som gäller för prestandaklass A, vilka inte får vara mindre restriktiva än relevanta krav i avsnitt H.

f) Bestämmelserna i stycke e ovan upphör att gälla den 1 april 2000.

OPS 1.475

Allmänt

a) En operatör skall säkerställa att flygplanets massa

1. vid påbörjandet av starten,

eller i händelse av en omplanering under flygning,

2. vid den punkt från vilken den reviderade driftfärdplanen gäller,

inte är större än den massa vid vilken bestämmelserna i tillämpligt avsnitt kan uppfyllas för den flygning som skall utföras, med hänsyn tagen till förväntad minskning av massan under flygningens gång och till sådan dumpning av bränsle som medges enligt den berörda bestämmelsen.

b) En operatör skall säkerställa att det godkända prestandaunderlag som ingår i flyghandboken (AFM) används för att fastställa att bestämmelserna i tillämpligt avsnitt uppfylls, vid behov kompletterat med annat underlag godtagbart för myndigheten på sätt som är föreskrivet i relevant avsnitt. Vid tillämpning av de föreskrivna faktorerna i tillämpligt avsnitt får de operativa faktorer tas med i beräkning, som redan ingår i flyghandbokens prestandaunderlag så att dubbel tillämpning av faktorerna undviks.

c) Vid uppfyllandet av bestämmelserna i tillämpligt avsnitt skall vederbörlig hänsyn tas till flygplanets konfiguration, omgivande förhållanden och användningen av system som har en ogynnsam inverkan på prestandan.

d) För prestandaändamål får en fuktig bana betraktas som torr om banan inte är en gräsbana.

OPS 1.480

Terminologi

a) Begrepp som används i avsnitt F, G, H, I och J och som inte är definierade i JAR-1 har följande innebörd:

1. Tillgänglig start-stoppsträcka (Accelerate-stop distance available, ASDA): Längden av tillgänglig startrullsträcka plus utrullningsområdets längd, om sådant utrullningsområde har förklarats tillgängligt av berörd myndighet och kan bära flygplanets massa under rådande operativa förhållanden.

2. Kontaminerad bana (Contaminated runway): En bana betraktas som kontaminerad när mer än 25 % av banans yta (oavsett om det är i avgränsade områden eller ej) inom den längd och bredd som krävs och används, är täckt av följande:

i) Ytvatten som är mer än 3 mm (0,125 tum) djupt eller snöslask eller lös snö motsvarande mer än 3 mm (0,125 tum) vatten.

ii) Snö som har pressats samman till en fast massa som inte kan pressas samman ytterligare och som håller samman eller bryts i bitar om de lyfts upp (packad snö).

iii) Is, inkluderande våt is.

3. Fuktig bana (Damp runway): En bana betraktas som fuktig när ytan inte är torr, dock utan att fukten på den ger den ett blankt utseende.

4. Torr bana (Dry runway): En torr bana är varken våt eller kontaminerad och den inkluderar de belagda banor som har blivit speciellt preparerade med räfflor eller med porös beläggning och är underhållna för att behålla en 'i praktiken torr' bromsverkan även när det är fuktigt.

5. Tillgänglig landningssträcka (Landing distance available, LDA): Den banlängd som är förklarad tillgänglig av berörd myndighet och som är lämplig för ett landande flygplans rullning på marken.

6. Godkänd kabinkonfiguration: Det maximala antalet passagerarsäten i ett enskilt flygplan vilket används av operatören och som är godkänt av myndigheten och angivet i drifthandboken. Undantagna är, i tillämpliga fall, pilotsäten eller andra säten i cockpit och kabinbesättningssäten.

7. Tillgänglig startsträcka (Take-off distance available, TODA): Längden av tillgänglig startrullsträcka plus längden av tillgängligt hinderfritt stigområde.

8. Startmassa: Flygplanets startmassa skall förstås som dess massa inklusive allt och alla som medförs då rullningen för start påbörjas.

9. Tillgänglig startrullsträcka (Take-off run available, TORA): Den banlängd som är förklarad tillgänglig av berörd myndighet och som är lämplig för ett startande flygplans rullning på marken.

10. Våt bana (Wet runway): En bana betraktas som våt när banans yta är täckt med vatten eller motsvarande, dock mindre än vad som specificeras i stycke a.2 ovan, eller när det finns tillräckligt med fukt på banans yta för att få den att uppfattas som reflekterande men utan att det förekommer betydande områden med stående vatten.

b) Begreppen 'start-stoppsträcka', 'startsträcka', 'startrullsträcka', 'nettostigbana', 'nettoflygbana på sträcka med en motor ur funktion' (one engine inoperative en-route net flight path) och 'nettoflygbana på sträcka med två motorer ur funktion' (two engines inoperative en-route net flight path) med avseende på flygplanet är definierade i de luftvärdighetsbestämmelser enligt vilka flygplanet certifierades eller som är angivna av myndigheten om denna finner att sådan definition är otillräcklig för att visa att de operativa prestandabegränsningarna uppfylls.

AVSNITT G

PRESTANDAKLASS A

OPS 1.485

Allmänt

a) En operatör skall, för att kunna fastställa överensstämmelse med kraven i detta avsnitt, säkerställa att det godkända prestandaunderlaget i flyghandboken (AFM) i erforderlig omfattning kompletteras med annat underlag som är godtagbart för myndigheten, om det godkända prestandaunderlaget i flyghandboken är otillräckligt i fråga om punkter som:

1. Hänsynstagande till ogynnsamma verksamhetsförhållanden, som rimligen kan förväntas, såsom start och landning på kontaminerade banor.

2. Beaktande av risken för motorbortfall i alla flygfaser.

b) Operatören skall säkerställa, i fråga om våt och kontaminerad bana, att prestandaunderlag som är fastställt i enlighet med JAR 25 X 1591 eller likvärdiga krav som är godtagbara för myndigheten används.

OPS 1.490

Start

a) En operatör skall säkerställa att startmassan inte överskrider den maximala startmassan som anges i flyghandboken för tryckhöjden och den omgivande lufttemperaturen vid den flygplats där start skall ske.

b) Operatören skall uppfylla följande krav vid fastställande av den maximalt tillåtna startmassan:

1. Start-stoppsträckan får inte överstiga den tillgängliga start-stoppsträckan.

2. Startsträckan får inte överstiga den tillgängliga startsträckan där längden av det hinderfria stigområdet inte överstiger hälften av den tillgängliga startrullsträckan.

3. Startrullsträckan får inte överstiga den tillgängliga startrullsträckan.

4. För att uppfylla kraven i denna paragraf skall samma värde på V_1 användas för avbruten och fullföljd start.

5. På en våt eller kontaminerad bana får startmassan inte överstiga den som är tillåten för start på en torr bana under samma förhållanden.

c) Vid uppfyllandet av kraven i stycke b ovan skall operatören ta hänsyn till följande:

1. Tryckhöjden vid flygplatsen.

2. Den omgivande lufttemperaturen vid flygplatsen.

3. Banbeskaffenheten och typ av banbeläggning.

4. Banlutningen i startriktningen.

5. Högst 50 % av den rapporterade motvindskomposanten eller minst 150 % av den rapporterade medvindskomposanten.

6. Eventuell förlust av banlängd på grund av upplinjering av flygplanet före start.

OPS 1.495

Hinderfrihet vid start

a) En operatör skall säkerställa att nettostigbanan går fri från alla hinder med en vertikal marginal av minst 35 ft eller med en horisontell marginal av minst 90 m plus 0,125 × D, där D är den horisontella sträcka som flygplanet har tillryggalagt från slutet av den tillgängliga startsträckan eller från slutet av startsträckan om en sväng är planerad före slutet av den tillgängliga startsträckan. För flygplan med mindre än 60 m spännvidd får en horisontell hinderfrihet av halva flygplanets spännvidd plus 60 m plus 0,125 × D användas.

b) Vid uppfyllandet av kraven i stycke a ovan skall operatören beakta följande:

1. Flygplanets massa då rullningen för start påbörjas.

2. Tryckhöjden vid flygplatsen.

3. Den omgivande lufttemperaturen vid flygplatsen.

4. Högst 50 % av den rapporterade motvindskomposanten eller minst 150 % av den rapporterade medvindskomposanten.

c) Vid uppfyllandet av kraven i stycke a ovan:

1. Förändringar av färdlinje får inte tillåtas upp till den punkt där nettostigbanan har nått en höjd som motsvarar halva spännvidden, dock inte lägre än 50 ft över den tillgängliga startrullsträckans slut. Därefter förutsätts upp till en höjd av 400 ft, att flygplanet inte bankas mer än 15°. Över 400 ft kan större bankningsvinklar än 15° planeras, dock inte större än 25°.

2. Varje del av nettostigbanan där flygplanet bankas mer än 15° skall gå fri från alla hinder inom den horisontella marginal som specificeras i stycke a, d och e i denna paragraf med en vertikal marginal av minst 50 ft.

3. Operatören skall använda särskilda procedurer, som skall godkännas av myndigheten, för att få öka bankningsvinklarna till högst 20° mellan 200 ft och 400 ft eller högst 30° över 400 ft (se tillägg 1 till OPS 1.495 c.3).

4. Adekvat hänsyn skall tas till bankningsvinkelns påverkan på flygfarter och flygbana inklusive de distansökningar som blir följden av ökade flygfarter.

d) Vid uppfyllandet av kraven i stycke a ovan behöver operatören, i de fall den planerade flygbanan inte kräver färdlinjesändringar som är större än 15°, inte ta hänsyn till de hinder som har en marginal i sidled som är större än

1. 300 m, om piloten kan bibehålla föreskriven navigeringsnoggrannhet genom det område inom vilket hänsyn skall tas till hinder, eller

2. 600 m, för flygningar under alla andra förhållanden.

e) Vid uppfyllandet av kraven i stycke a ovan behöver operatören, i de fall den planerade flygbanan kräver färdlinjesändringar som är större än 15°, inte ta hänsyn till de hinder som har en marginal i sidled som är större än,

1. 600 m, om piloten kan bibehålla föreskriven navigeringsnoggrannhet genom det område inom vilket hänsyn skall tas till hinder, eller

2. 900 m, för flygningar under alla andra förhållanden.

f) Operatören skall fastställa procedurer för oförutsedda händelser för att uppfylla kraven i OPS 1.495 och åstadkomma en säker färdväg där hinder undviks och för att göra det möjligt för flygplanen att antingen uppfylla sträckkraven enligt OPS 1.500 eller landa på startflygplatsen eller på alternativet för startflygplatsen.

OPS 1.500

På sträcka – en motor ur funktion

a) En operatör skall säkerställa att underlaget för nettoflygbanan gällande för sträcka med en motor ur funktion, som finns i flyghandboken och som är tillämpligt för de meteorologiska förhållanden som förväntas under flygningen, uppfyller kraven antingen i stycke b eller i stycke c längs hela sträckan. Nettoflygbanan skall ha en positiv gradient på 1 500 ft över den flygplats där landningen antas utföras efter motorbortfall. Under meteorologiska förhållanden som kräver användning av system för skydd mot is, skall hänsyn tas till deras påverkan på nettoflygbanan.

b) Nettoflygbanans gradient skall vara positiv på minst 1 000 ft över terrängen och över hinder längs sträckan inom 9,3 km (5 NM) på båda sidor av planerad färdlinje.

c) Nettoflygbanan skall medge att flygplanet fortsätter flygningen från marschhöjden till en flygplats där landning kan utföras i enlighet med kraven i OPS 1.515 eller i tillämpliga fall 1.520, varvid nettoflygbanan med minst 2000 ft vertikal marginal skall gå fri från terrängen och från hinder längs sträckan inom 9,3 km (5 NM) på båda sidor av den planerade färdvägen i enlighet med stycke 1 till 4 nedan:

1. Motorbortfallet skall antas ske vid den mest kritiska punkten längs sträckan.

2. Hänsyn skall tas till vindarnas påverkan på flygbanan.

3. Dumpning av bränsle är tillåtet i den omfattning som behövs för att nå flygplatsen med föreskrivna bränslereserver, om ett säkert dumpningsförfarande används.

4. Flygplatsen där flygplanet antas landa efter motorbortfall skall uppfylla följande kriterier:

i) Prestandakraven vid förväntad landningsmassa skall vara uppfyllda.

ii) Väderrapporter och prognoser eller varje kombination därav och rapporter om fältförhållanden skall visa att en säker landning kan utföras vid den beräknade tiden för landning.

d) Vid uppfyllandet av OPS 1.500, skall operatören öka sidomarginalerna i stycke b och c ovan till 18,5 km (10 NM) om navigeringsnoggrannheten inte uppfyller 95 % täckningsgrad.

OPS 1.505

På sträcka – flygplan med tre eller fler motorer, två motorer ur funktion

a) En operatör skall säkerställa att ett flygplan, som har tre eller fler motorer, inte vid någon punkt längs den planerade färdvägen med marschfart för långdistansflygning med alla motorerna i funktion, vid normal temperatur och vindstilla, är mer än 90 minuter från en flygplats vid vilken prestandakraven tillämpliga vid förväntad landningsmassa uppfylls, såvida flygplanet inte uppfyller kraven i stycke b till f nedan.

b) Nettoflygbanan för sträcka med två motorer ur funktion skall medge att flygplanet fortsätter flygningen, i förväntade meteorologiska förhållanden, från den punkt där två motorer antas sluta fungera samtidigt, till en flygplats vid vilken det är möjligt att landa till fullt stopp genom att använda föreskrivna förfaranden för landning med två motorer ur funktion. Nettoflygbanan skall med minst 2 000 ft vertikalt gå fri från terrängen och alla hinder längs sträckan inom 9,3 km (5 NM) på båda sidor av den avsedda flygvägen. På flyghöjder och i meteorologiska förhållanden som kräver användning av fungerande system för skydd mot is, skall hänsyn tas till deras påverkan på nettoflygbanan. Om navigeringsnoggrannheten inte uppfyller 95 % täckningsgrad, skall operatören öka den sidomarginal som anges ovan till 18,5 km (10 NM).

c) De två motorerna antas sluta att fungera vid den mest kritiska punkten av den del av sträckan där flygplanet med marschfart för långdistansflygning med alla motorerna i funktion vid normal temperatur och vindstilla, är mer än 90 minuter från en flygplats vid vilken prestandakraven tillämpliga vid den förväntade landningsmassan uppfylls.

d) Nettoflygbanan skall ha en positiv gradient på 1 500 ft över den flygplats där landning antas ske efter det att två motorer slutat fungera.

e) Dumpning av bränsle är tillåtet i den omfattning som behövs för att nå flygplatsen med föreskrivna bränslereserver, om ett säkert dumpningsförfarande används.

f) Den förväntade flygplansmassan vid den punkt där de två motorerna antas sluta att fungera får inte vara mindre än den massa som skulle innehålla tillräcklig mängd bränsle dels för att fortsätta till en flygplats där landning kan antas ske och dels för att anlända dit på minst 1 500 ft över landningsområdet och därefter flyga i planflykt i 15 minuter.

OPS 1.510

Landning – Destinations- och alternativflygplatser

a) En operatör skall säkerställa att flygplanets landningsmassa, bestämd i enlighet med OPS 1.475 a, inte överstiger den maximala landningsmassa som är specificerad för den höjd och omgivande lufttemperatur som förväntas vid destinationsflygplatsen och alternativflygplatsen vid den beräknade tiden för landning.

b) För instrumentinflygningar med beslutshöjder under 200 ft skall operatören kontrollera att flygplanets massa vid inflygning, med hänsyn tagen till startmassan och det bränsle som förväntas åtgå under flygning, tillåter en stiggradient för avbruten inflygning, med den kritiska motorn ur funktion och med farten och konfigurationen för pådrag, som är minst 2,5 % eller den publicerade gradienten, varvid den största av de två gradienterna skall gälla. Användning av en alternativ metod skall vara godkänd av myndigheten.

OPS 1.515

Landning – torra banor

a) En operatör skall säkerställa att flygplanets landningsmassa, bestämd i enlighet med OPS 1.475 a, för den beräknade landningstiden på destinationsflygplatsen eller på varje alternativflygplats tillåter landning till fullt stopp från 50 ft höjd över tröskeln enligt följande:

1. För flygplan försedda med jetmotorer inom 60 % av den tillgängliga landningssträckan.

2. För flygplan försedda med turbopropmotorer inom 70 % av tillgänglig landningssträcka.

3. För procedurer för brant inflygning kan myndigheten i tillämpliga fall godkänna användning av underlag för landningssträcka beräknad i enlighet med stycke a.1 och a.2 ovan och grundad på en passagehöjd över tröskeln som är mindre än 50 ft men inte mindre än 35 ft. (Se tillägg 1 till OPS 1.515 a.3.)

4. Vid uppfyllandet av kraven i stycke a.1 och a.2 ovan, kan myndigheten i undantagsfall, när den bedömer att det finns ett behov (se tillägg 1), godkänna användningen av kortlandning (Short Landing Operations) enligt tillägg 1 och 2 jämte varje annat tilläggsvillkor som myndigheten bedömer nödvändigt för att säkerställa en godtagbar säkerhetsnivå i varje särskilt fall.

b) Vid uppfyllandet av kraven i stycke a ovan skall operatören beakta följande:

1. Höjden vid flygplatsen.

2. Högst 50 % av motvindskomposanten eller minst 150 % av medvindskomposanten.

3. Banlutningen i landningsriktningen om den är större än ± 2 %.

c) Vid uppfyllandet av kraven i stycke a ovan skall det förutsättas att,

1. flygplanet kommer att landa på den gynnsammaste banan, i vindstilla, och

2. flygplanet kommer att landa på den bana som det mest troligt blir anvisat med beaktande av sannolik vindhastighet och vindriktning och flygplanets manövreringsegenskaper på marken, och med beaktande av andra förhållanden såsom landningshjälpmedel och terräng.

d) Om operatören inte kan uppfylla kraven i stycke c.1 ovan för en destinationsflygplats som har endast en bana och där en landning är beroende av en specificerad vindkomposant, får ett flygplan avgå om två alternativflygplatser är angivna som medger att kraven i stycke a, b och c helt kan uppfyllas. Innan en inflygning för landning påbörjas vid destinationsflygplatsen skall befälhavaren övertyga sig om att en landning kan utföras helt i enlighet med OPS 1.510 och med stycke a och b ovan.

e) Om operatören inte kan uppfylla kraven i stycke c.2 ovan för destinationsflygplatsen, får ett flygplan avgå om en alternativflygplats är angiven som medger att kraven i stycke a, b och c ovan helt kan uppfyllas.

OPS 1.520

Landning – våta och kontaminerade banor

a) En operatör skall, när tillämpliga väderrapporter och prognoser eller en kombination därav visar att banan vid den beräknade ankomsttiden kan vara våt, säkerställa att den tillgängliga landningssträckan är minst 115 % av den erforderliga landningssträckan, bestämd i enlighet med OPS 1.515.

b) Operatören skall, när tillämpliga väderrapporter och prognoser eller en kombination därav visar att banan vid den beräknade ankomsttiden kan vara kontaminerad, säkerställa att den tillgängliga landningssträckan är minst den landningssträcka som bestämts enligt stycke a ovan eller minst 115 % av den landningssträcka som bestämts i enlighet med godkänt underlag för landningssträcka på kontaminerad bana eller enligt likvärdigt underlag godtaget av myndigheten, varvid den längsta sträckan skall gälla.

c) En landningssträcka på en våt bana som är kortare än den som krävs i stycke a ovan men som inte är kortare än den som krävs i OPS 1.515 a får användas om flyghandboken innehåller särskild tilläggsinformation om landningssträckor på våta banor.

d) En landningssträcka på en särskilt preparerad kontaminerad bana som är kortare än den som krävs i stycke b ovan, men som inte är kortare än den som krävs i OPS 1.515 a får användas om flyghandboken innehåller särskild tilläggsinformation om landningssträckor på kontaminerade banor.

e) Vid uppfyllande av kraven i stycke b, c och d ovan skall kriterierna enligt OPS 1.515 tillämpas med undantaget att OPS 1.515 a.1 och a.2 inte skall tillämpas på stycke b ovan.

Tillägg 1 till OPS 1.495 c.3

Godkännande av ökad bankningsvinkel

För användning av ökade bankningsvinklar som kräver särskilt godkännande, skall följande kriterier vara uppfyllda:

1. Flyghandboken skall innehålla godkänt underlag för den erforderliga ökningen av flygfart och underlag som medger konstruktion av flygbanan med beaktande av de ökade bankningsvinklarna och farterna.

2. Visuell vägledning skall finnas tillgänglig för noggrann navigering. Väderminima och vindbegränsningar skall vara angivna för varje bana och vara godkända av myndigheten.

3. Utbildning skall ske i enlighet med OPS 1.975.

Tillägg 1 till OPS 1.515 a.3

Procedurer för brant inflygning

Myndigheten kan godkänna tillämpning av procedurer för brant inflygning med glidbanevinklar som är 4,5° eller större och med passagehöjder över tröskeln som är lägre än 50 ft men inte lägre än 35 ft, under förutsättning att följande kriterier är uppfyllda:

1. Flyghandboken skall för den branta inflygningen ange den maximalt godkända glidbanevinkeln, varje annan begränsning, normala och onormala procedurer eller nödförfaranden liksom ändringar till data för banlängd när kriterier för brant inflygning används.

2. Ett lämpligt system för glidbanereferens skall finnas tillgängligt som åtminstone innehåller ett system för visuell glidbaneindikering vid varje flygplats där procedurer för brant inflygning kommer att utföras.

3. Väderminima skall vara angivna och godkända för varje bana som avses användas med brant inflygning. Hänsyn skall tas till följande:

   i) Hindersituationen.

   ii) Typen av glidbanereferens och banvägledning såsom visuella hjälpmedel, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB.

   iii) Den minsta visuella referensen som krävs på DH och MDA.

   iv) Tillgänglig flygburen utrustning.

   v) Kvalifikationer för pilot och särskild flygplatskännedom som piloten har.

   vi) Begränsningar och procedurer i flyghandboken.

   vii) Kriterier för avbruten inflygning.

Tillägg 1 till OPS 1.515 a.4

Kortlandningar

För tillämpning av OPS 1.515 a.4 gäller att distansen som används för beräkning av den tillåtna landningsmassan får bestå av användbar längd hos det deklarerade säkerhetsområdet plus den deklarerade tillgängliga landningssträckan. Myndigheten kan godkänna sådan verksamhet i enlighet med följande kriterier:

1. Bevis för behovet av kortlandningar. Det måste finnas ett otvetydigt allmänt intresse och operativa behov för verksamheten, beroende antingen på flygplatsens avlägsna läge eller fysiska begränsningar avseende förlängning av banan.

2. Flygplanskriterier och operativa kriterier.

   i) Kortlandningar kommer endast att godkännas för flygplan där det vertikala avståndet mellan banan för pilotens ögon och banan för den understa delen på hjulen inte överstiger 3 m, med flygplanet i normal glidbana.

   ii) När operativa minima för flygplats fastställs får sikten/bansynvidden inte vara mindre än 1,5 km. Dessutom skall vindbegränsningar vara angivna i drifthandboken.

   iii) Förarens lägsta erfarenhetsnivå, utbildningskrav och särskild flygplatskännedom skall anges för sådan verksamhet i drifthandboken.

3. Det förutsätts att passagehöjden över början av det deklarerade säkerhetsområdets användbara längd är 50 ft.

4. Tilläggskriterier. Myndigheten kan föreskriva sådana ytterligare villkor som bedöms nödvändiga för en säker verksamhet med hänsyn tagen till flygplantypens egenskaper, orografiska egenskaper för inflygningsområdet, tillgängliga inflygningshjälpmedel och överväganden beträffande avbruten inflygning/avbruten landning. Sådana ytterligare villkor kan t.ex. vara krav på visuell glidbaneindikering av VASI/PAPI-typ.

Tillägg 2 till OPS 1.515 a.4

Flygplatskriterier för kortlandningar

Flygplatskriterier

1. Användningen av säkerhetsområdet skall vara godkänd av flygplatsmyndigheten.

2. Den användbara längden av det deklarerade säkerhetsområdet får, inom ramen för bestämmelserna i 1.515 a.4 och detta tillägg, inte överskrida 90 meter.

3. Det deklarerade säkerhetsområdets bredd får inte vara mindre än två gånger banbredden eller två gånger spännvidden, varav det största värdet skall gälla, och bredden skall vara centrerad på banans förlängda centrumlinje.

4. Det deklarerade säkerhetsområdet skall vara fritt från hinder eller fördjupningar som skulle kunna utsätta ett flygplan som minuslandar för fara och inget rörligt föremål får tillåtas på det deklarerade säkerhetsområdet när banan används för kortlandningar.

5. Det deklarerade säkerhetsområdets får inte ha en positiv lutning som överstiger 5 % och inte en negativ lutning som överstiger 2 % i landningsriktningen.

6. För denna verksamhet gäller att bärighetskraven i OPS 1.480 a.5 inte behöver tillämpas på det deklarerade säkerhetsområdet.

AVSNITT H

PRESTANDAKLASS B

OPS 1.525

Allmänt

a) En operatör får inte bruka ett enmotorigt flygplan

   1. under mörker eller

   2. under instrumentväderförhållanden (IMC) med undantag för speciell VFR-flygning.

   Anm.: Begränsningar för verksamhet med enmotoriga flygplan ingår i OPS 1.240 a.6.

b) Operatören skall behandla tvåmotoriga flygplan som inte uppfyller stigkraven i tillägg 1 till OPS 1.525 b såsom enmotoriga flygplan.

OPS 1.530

Start

a) En operatör skall säkerställa att startmassan inte överskrider den maximala startmassan som anges i flyghandboken för tryckhöjden och den omgivande lufttemperaturen vid den flygplats där start skall ske.

b) Operatören skall säkerställa att den nominella startsträcka som anges i flyghandboken inte överstiger

   1. när den multiplicerats med faktorn 1,25, den tillgängliga startrullsträckan eller

   2. när utrullningsområde och/eller hinderfritt stigområde finns tillgängligt, följande,

      i) den tillgängliga startrullsträckan,

      ii) när den multiplicerats med faktorn 1,15, den tillgängliga startsträckan och

      iii) när den multiplicerats med faktorn 1,3, den tillgängliga startstoppsträckan.

c) Vid uppfyllandet av kraven i stycke b ovan skall operatören ta hänsyn till följande:

   1. Flygplanets massa då rullningen för start påbörjas.

   2. Tryckhöjden vid flygplatsen.

   3. Den omgivande lufttemperaturen vid flygplatsen.

   4. Banbeskaffenheten och typ av banbeläggning.

   5. Banlutningen i startriktningen.

   6. Högst 50 % av den rapporterade motvindskomposanten eller minst 150 % av den rapporterade medvindskomposanten.

OPS 1.535

Hinderfrihet vid start – flermotoriga flygplan

a) En operatör skall säkerställa att startstigbanan för flygplan med två eller flera motorer, bestämd i enlighet med detta stycke, går fri från alla hinder med en vertikal marginal av minst 50 ft eller med en horisontell marginal av minst 90 m plus 0,125 × D, där D är den horisontella sträcka flygplanet har tillryggalagt från slutet av den tillgängliga startsträckan eller från slutet av startsträckan om en sväng är planerad före slutet av den tillgängliga startsträckan med undantag för vad som anges i stycke b och c nedan. Vid uppfyllandet av kraven i detta stycke skall det förutsättas att,

   1. stigbanan börjar på en höjd av 50 ft över markytan vid slutet av den startsträcka som föreskrivs i OPS 1.530 b och slutar på en höjd av 1 500 ft över markytan,

   2. flygplanet inte bankas innan flygplanet har nått en höjd av 50 ft över markytan och att bankningsvinkeln därefter inte överstiger 15°,

   3. motorbortfall på den kritiska motorn inträffar i den punkt på stigbanan med alla motorerna i funktion, där visuell referens för att undgå hinder förväntas gå förlorad,

   4. stigbanans gradient från 50 ft till den höjd där motorbortfall antas inträffa är lika stor som medelgradienten för stigning med alla motorer i funktion och övergång till planflyktskonfigurationen multiplicerad med faktorn 0,77 och

5. stigbanans gradient från den höjd som nås enligt stycke 4 ovan till slutet av stigbanan är lika stor som stiggradienten på sträcka med en motor ur funktion, angiven i flyghandboken.

b) Vid uppfyllandet av kraven i stycke a ovan behöver operatören, i de fall den planerade flygbanan inte kräver färdlinjesändringar som är större än 15°, inte ta hänsyn till de hinder som har en marginal i sidled som är större än

1. 300 m, om flygningen utförs under förhållanden som medger navigation baserad på visuella referenser eller om navigeringshjälpmedel finns tillgängliga som gör det möjligt för piloten att bibehålla den planerade flygbanan med samma noggrannhet (se tillägg 1 till OPS 1.535 b.1 och c.1), eller

2. 600 m, för flygningar under alla andra förhållanden.

c) Vid uppfyllandet av kraven i stycke a ovan behöver operatören, i de fall den planerade flygbanan kräver färdlinjesändringar större än 15°, inte ta hänsyn till de hinder som har en marginal i sidled som är större än

1. 600 m för flygningar under förhållanden som medger navigation baserad på visuella referenser (se tillägg 1 till OPS 1.535 b.1 och c.1),

2. 900 m, för flygningar under alla andra förhållanden.

d) Vid uppfyllandet av kraven i stycke a, b och c ovan skall operatören ta hänsyn till följande:

1. Flygplanets massa då rullningen för start påbörjas.

2. Tryckhöjden vid flygplatsen.

3. Den omgivande lufttemperaturen vid flygplatsen.

4. Högst 50 % av den rapporterade motvindskomposanten eller minst 150 % av den rapporterade medvindskomposanten.

OPS 1.540

På sträcka – flermotoriga flygplan

a) En operatör skall säkerställa att flygplanet, under de meteorologiska förhållanden som förväntas för flygningen och i händelse av motorbortfall på en motor med återstående motorer i funktion inom specificerade värden för maximal kontinuerlig effekt, kan fortsätta flygningen på eller över tillämpliga minimiflyghöjder för säker flygning angivna i drifthandboken, till en punkt 1 000 ft över en flygplats vid vilken prestandakraven kan uppfyllas.

b) Vid uppfyllandet av kraven i stycke a ovan:

1. Flygplanet får inte förutsättas flyga på en höjd som överstiger den på vilken stighastigheten motsvarar 300 ft per minut med alla motorer i funktion inom specificerade värden för maximal kontinuerlig effekt.

2. Den antagna sträckgradienten med en motor ur funktion skall vara den verkliga sjunk- eller stiggradienten enligt vad som är tillämpligt, ökad respektive minskad med en gradient av 0,5 %.

OPS 1.542

På sträcka – enmotoriga flygplan

a) En operatör skall säkerställa att flygplanet, under de meteorologiska förhållanden som förväntas för flygningen och i händelse av motorbortfall, kan nå en plats vid vilken en säker nödlandning kan utföras. För landflygplan krävs en plats på land, om inte annat är godkänt av myndigheten.

b) Vid uppfyllandet av kraven i stycke a ovan:

1. Flygplanet får inte antas flyga, med motorn i funktion inom specificerade värden för maximal kontinuerlig effekt, på en höjd som överstiger den på vilken stighastigheten motsvarar 300 ft per minut.

2. Den antagna sträckgradienten skall vara den verkliga sjunkgradienten ökad med en gradient av 0,5 %.

OPS 1.545

Landning – Destinations- och alternativflygplatser

En operatör skall säkerställa att flygplanets landningsmassa, bestämd i enlighet med OPS 1.475 a, inte överstiger den maximala landningsmassa som är specificerad för den höjd och omgivande lufttemperatur som förväntas vid destinationsflygplatsen och alternativflygplatsen vid den beräknade tiden för landning.

OPS 1.550

Landning – torr bana

a) En operatör skall säkerställa att flygplanets landningsmassa, bestämd i enlighet med OPS 1.475 a, för den beräknade landningstiden tillåter en landning till fullt stopp från 50 ft höjd över tröskeln inom 70 % av den tillgängliga landningssträckan på destinationsflygplatsen och på varje alternativflygplats.

1. Myndigheten kan godkänna användning av data för landningssträcka beräknad i enlighet med denna paragraf, grundad på procedurer för brant inflygning med användande av en passagehöjd över tröskeln som är mindre än 50 ft men inte mindre än 35 ft. (Se tillägg 1 till OPS 1.550 a.)

2. Myndigheten kan godkänna kortlandningar (Short Landing Operations) i enlighet med kriterier i tillägg 2 till OPS 1.550 a.

b) Vid uppfyllandet av kraven i stycke a ovan skall operatören ta hänsyn till följande:

1. Höjden vid flygplatsen.

2. Högst 50 % av motvindskomposanten eller minst 150 % av medvindskomposanten.

3. Banbeskaffenheten och typ av banbeläggning.

4. Banlutningen i landningsriktningen.

c) För att ett flygplan ska få avgå i enlighet med stycke a ovan skall antas att

1. flygplanet kommer att landa på den gynnsammaste banan, i vindstilla, och

2. flygplanet kommer att landa på den bana som det mest troligt blir anvisat med beaktande av sannolik vindhastighet och vindriktning och flygplanets manövreringsegenskaper på marken, och med beaktande av andra förhållanden såsom landningshjälpmedel och terräng.

d) Om operatören inte kan uppfylla kraven i stycke c.2 ovan för destinationsflygplatsen, får ett flygplan avgå om en alternativflygplats är angiven som medger att kraven i stycke a, b och c ovan helt kan uppfyllas.

OPS 1.555

Landning – våta och kontaminerade banor

a) En operatör skall när tillämpliga väderrapporter och prognoser eller en kombination därav visar att banan vid den beräknade ankomsttiden kan vara våt, säkerställa att den tillgängliga landningssträckan är lika lång eller längre än den erforderliga landningssträckan, bestämd i enlighet med OPS 1.550, multiplicerad med faktorn 1,15.

b) Operatören skall, när tillämpliga väderrapporter och prognoser eller en kombination därav visar att banan vid den beräknade ankomsttiden kan vara kontaminerad, säkerställa att landningssträckan, bestämd genom att använda data som är godtagbara för myndigheten för dessa förhållanden, inte överstiger den tillgängliga landningssträckan.

c) En landningssträcka på en våt bana som är kortare än den som krävs i stycke a ovan men som inte är kortare än den som krävs i OPS 1.515 a får användas om flyghandboken innehåller särskild tilläggsinformation om landningssträckor på våta banor.

Tillägg 1 till OPS 1.525 b

Allmänt – stigning vid start och landning

Bestämmelserna i detta tillägg baseras på JAR-23.63 c.1 och JAR-23.63 c.2, gällande från den 11 mars 1994.

a) *Stigning vid start*

1. Alla motorerna i funktion

Den stabiliserade stiggradienten (steady gradient of climb) efter start skall vara minst 4 % med

A) starteffekt på varje motor,

B) landningsstället utfällt, med undantaget att landningsstället får antas vara infällt om det kan fällas in på mindre än 7 sekunder,

C) vingklaffarna i startläge(n), och

D) en stighastighet som inte är mindre än den största av 1,1 V_{MC} och 1,2 V_{SI}.

2. En motor ur funktion

i) Den stabiliserade stiggradienten på en höjd av 400 ft över startytan skall vara mätbart positiv med

A) den kritiska motorn ur funktion och dess propeller i läge för minsta motstånd,

B) den återstående motorn med starteffekt,

C) landningsstället infällt,

D) vingklaffarna i startläge(n), och

E) en stighastighet som är lika med den som erhålls på 50 ft.

ii) Den stabiliserade stiggradienten får inte vara mindre än 0,75 % på en höjd av 1 500 ft över startytan med

A) den kritiska motorn ur funktion och dess propeller i läge för minsta motstånd,

B) den återstående motorn med en effekt som inte är högre än maximal kontinuerlig effekt,

C) landningsstället infällt,

D) vingklaffarna infällda och

E) en stighastighet som inte är mindre än 1,2 V_{SI}.

b) *Stigning vid landning*

1. Alla motorerna i funktion

Den stabiliserade stiggradienten skall vara minst 2,5 % med

A) högst den effekt eller dragkraft som är tillgänglig 8 sekunder efter påbörjande av manövrering av motorreglagen från det lägsta flygtomgångsläget,

B) landningsstället utfällt,

C) vingklaffarna i landningsläget och

D) en stighastighet som är lika med V_{REF}.

2. En motor ur funktion

Den stabiliserade stiggradienten får inte vara mindre än 0,75 % på en höjd av 1 500 ft över landningsytan med

A) den kritiska motorn ur funktion och dess propeller i läge för minsta motstånd,

B) den återstående motorn med en effekt som inte är högre än maximal kontinuerlig effekt,

C) landningsstället infällt,

D) vingklaffarna infällda och

E) en stighastighet som inte är mindre än 1,2 V_{SI}.

Tillägg 1 till OPS 1.535 b.1 och c.1

Startstigbana – navigation baserad på visuella referenser

För att tillåta navigation baserad på visuella referenser skall en operatör säkerställa att rådande väderförhållanden vid tiden för verksamhet, inklusive molntäckeshöjd och sikt, är sådana att hinder och/eller markreferenser kan ses och identifieras. Drifthandboken skall för de berörda flygplatserna specificera de sämsta väderförhållanden som gör det möjligt för flygbesättningen att kontinuerligt bestämma och bibehålla den korrekta flygbanan med avseende på markreferenser, för att ge en säker marginal med avseende på hinder och terräng enligt följande:

a) Proceduren skall vara klart definierad med avseende på markreferenser så att den färdväg som skall flygas kan analyseras i förhållande till hinderfrihetskrav.

b) Proceduren skall ligga väl inom ramen för flygplanets kapacitet med avseende på fart framåt, bankningsvinkel och vindpåverkan.

c) En skriftlig och/eller illustrerad beskrivning av proceduren skall tillhandahållas för besättningens bruk.

d) De begränsande miljöförhållandena skall specificeras (t.ex. vind, moln, sikt, dager/mörker, omgivande ljus, hinderljus).

Tillägg 1 till OPS 1.550 a

Procedurer för brant inflygning

Myndigheten kan godkänna tillämpning av procedurer för brant inflygning med glidbanevinklar som är 4,5° eller mer och med passagehöjder över tröskeln som är lägre än 50 ft men inte lägre än 35 ft, under förutsättning att följande kriterier uppfylls:

1. Flyghandboken skall för den branta inflygningen ange den maximalt godkända glidbanevinkeln, varje annan begränsning, normala och onormala procedurer eller nödförfaranden liksom ändringar till data för banlängd när kriterier för brant inflygning används.

2. Ett lämpligt system för glidbanereferens skall finnas tillgängligt som åtminstone innehåller ett system för visuell glidbaneindikering vid varje flygplats där procedurer för brant inflygning kommer att utföras.

3. Väderminima skall vara angivna och godkända för varje bana som avses användas med brant inflygning. Hänsyn skall tas till följande:

   i) Hindersituationen.

   ii) Typen av glidbanereferens och banvägledning såsom visuella hjälpmedel, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB.

   iii) Den minsta visuella referensen som krävs på DH och MDA.

   iv) Tillgänglig flygburen utrustning.

   v) Kvalifikationer för pilot och särskild flygplatskännedom som piloten har.

   vi) Begränsningar och procedurer i flyghandboken.

   vii) Kriterier för avbruten inflygning.

Tillägg 2 till OPS 1.550 a

Kortlandningar

För tillämpning av OPS 1.550 a.2 gäller att distansen som används för beräkning av den tillåtna landningsmassan får bestå av användbar längd hos det deklarerade säkerhetsområdet plus den deklarerade tillgängliga landningssträckan. Myndigheten kan godkänna sådan verksamhet i enlighet med följande kriterier:

1. Användningen av det deklarerade säkerhetsområdet skall vara godkänd av flygplatsmyndigheten.

2. Det deklarerade säkerhetsområdet skall vara fritt från hinder eller fördjupningar som skulle kunna utsätta ett flygplan som minuslandar för fara och inget rörligt föremål får tillåtas på det deklarerade säkerhetsområdet när banan används för kortlandningar.

3. Det deklarerade säkerhetsområdets lutning får inte ha en positiv lutning som överstiger 5 % och inte en negativ lutning som överstiger 2 % i landningsriktningen.

4. Den användbara längden av det deklarerade säkerhetsområdet får, inom ramen för bestämmelserna i detta tillägg, inte överskrida 90 meter.

5. Det deklarerade säkerhetsområdets bredd får inte vara mindre än två gånger banbredden och området skall vara centrerat på banans förlängda centrumlinje.

6. Det förutsätts att passagehöjden över början av det deklarerade säkerhetsområdets användbara längd inte är mindre än 50 ft.

7. För denna verksamhet gäller att bärighetskraven i OPS 1.480 a.5 inte behöver tillämpas på det deklarerade säkerhetsområdet.

8. Väderminima skall vara specificerade och godkända för varje bana som skall användas och de får inte vara lägre än de högsta av VFR-minima eller minima för icke-precisionsinflygning.

9. Krav på piloten skall specificeras (se OPS 1.975 a).

10. Myndigheten kan föreskriva sådana ytterligare villkor som bedöms nödvändiga för en säker verksamhet med hänsyn tagen till flygplantypens egenskaper, inflygningshjälpmedel och överväganden beträffande avbruten inflygning/avbruten landning.

AVSNITT I

PRESTANDAKLASS C

OPS 1.560

Allmänt

För att kunna fastställa överensstämmelse med kraven i detta avsnitt skall en operatör säkerställa att det godkända prestandaunderlaget i flyghandboken (AFM) i erforderlig omfattning kompletteras med annat underlag som är godtagbart för myndigheten, om det godkända prestandaunderlaget i flyghandboken är otillräckligt.

OPS 1.565

Start

a) En operatör skall säkerställa att startmassan inte överskrider den maximala startmassan som anges i flyghandboken för tryckhöjden och den omgivande lufttemperaturen vid den flygplats där start skall ske.

b) Operatören skall, beträffande flygplan vars flyghandbok innehåller banlängdsunderlag för start som inte tar hänsyn till motorbortfall, säkerställa att den sträcka från påbörjandet av rullning för start som flygplanet kräver för att nå en höjd av 50 ft över markytan med alla motorer i funktion inom specificerade värden för maximal starteffekt, när den multipliceras med en faktor av antingen

1. 1,33 för flygplan försedda med två motorer eller
2. 1,25 för flygplan försedda med tre motorer eller
3. 1,18 för flygplan försedda med fyra motorer,

inte överstiger den tillgängliga startrullsträckan vid den flygplats där start skall ske.

c) Operatören skall beträffande flygplan vars flyghandbok innehåller banlängdsunderlag för start som tar hänsyn till motorbortfall, säkerställa att följande krav uppfylls i enlighet med specifikationerna i flyghandboken:

1. Start-stoppsträckan får inte överstiga den tillgängliga start-stoppsträckan.
2. Startsträckan får inte överstiga den tillgängliga startsträckan där längden av det hinderfria stigområdet inte överstiger hälften av den tillgängliga startrullsträckan.
3. Startrullsträckan får inte överstiga den tillgängliga startrullsträckan.
4. För att uppfylla kraven i denna paragraf skall samma värde på V_1 användas för avbruten och fullföljd start.
5. På en våt eller kontaminerad bana får startmassan inte överskrida den som är tillåten för start på en torr bana under samma förhållanden.

d) För att uppfylla kraven i stycke b och c ovan skall operatören ta hänsyn till följande:

1. Tryckhöjden vid flygplatsen.
2. Den omgivande lufttemperaturen vid flygplatsen.
3. Banbeskaffenheten och typ av banbeläggning.
4. Banlutningen i startriktningen.
5. Högst 50 % av den rapporterade motvindskomposanten eller minst 150 % av den rapporterade medvindskomposanten.
6. Eventuell förlust av banlängd på grund av upplinjering av flygplanet före start.

OPS 1.570

Hinderfrihet vid start

a) En operatör skall säkerställa att startstigbanan med en motor ur funktion går fri från alla hinder med en vertikal marginal av minst 50 ft plus 0,01 × D eller med en horisontell marginal av minst 90 m plus 0,125 × D, där D är den horisontella sträcka ett flygplan har tillryggalagt från slutet av den tillgängliga startsträckan. För flygplan med mindre än 60 m spännvidd får en horisontell hinderfrihet av halva flygplanets spännvidd plus 60 m plus 0,125 × D användas.

b) Startstigbanan skall börja på en höjd 50 ft över markytan vid slutet av den startsträcka som krävs i OPS 1.565 b eller om tillämpligt c och sluta på en höjd av 1 500 ft över markytan.

c) Vid uppfyllandet av kraven i stycke a skall operatören beakta följande:

1. Flygplanets massa då rullningen för start påbörjas.
2. Tryckhöjden vid flygplatsen.
3. Den omgivande lufttemperaturen vid flygplatsen.
4. Högst 50 % av den rapporterade motvindskomposanten eller minst 150 % av den rapporterade medvindskomposanten.

d) För att uppfylla kraven i stycke a ovan får inte färdlinjeändringar tillåtas upp till den punkt där stigbanan har nått en höjd av 50 ft över markytan. Därefter förutsätts upp till en höjd av 400 ft, att flygplanet inte bankas mer än 15°. Över 400 ft får större bankningsvinkel än 15° planeras, dock inte större än 25°. Adekvat hänsyn skall tas till bankningsvinkelns påverkan på flygfarter och flygbana inklusive de distansökningar som blir följden av ökade flygfarter.

e) Vid uppfyllandet av kraven i stycke a ovan behöver operatören inte, i de fall den planerade flygbanan inte kräver färdlinjeändringar större än 15°, ta hänsyn till de hinder på ett avstånd i sida som är större än

1. 300 m, om piloten kan bibehålla föreskriven navigeringsnoggrannhet genom det område inom vilket hänsyn skall tas till hinder, eller
2. 600 m, för flygningar under alla andra förhållanden.

f) Vid uppfyllandet av kraven i stycke a ovan behöver operatören inte, i de fall den planerade flygbanan kräver färdlinjeändringar större än 15°, ta hänsyn till de hinder på ett avstånd i sida som är större än

1. 600 m, om piloten kan bibehålla föreskriven navigeringsnoggrannhet genom det område inom vilket hänsyn skall tas till hinder, eller

2. 900 m, för flygningar under alla andra förhållanden.

g) Operatören skall fastställa procedurer för oförutsedda händelser för att uppfylla kraven i OPS 1.570 och åstadkomma en säker färdväg där hinder undviks och för att göra det möjligt för flygplanen att antingen uppfylla sträckkraven enligt OPS 1.580 eller landa på startflygplatsen eller på alternativet för startflygplatsen.

OPS 1.575

På sträcka – alla motorer i funktion

En operatör skall säkerställa att flygplanet, under de meteorologiska förhållanden som förväntas för flygningen, vid varje punkt längs dess sträcka eller vid varje planerad avvikelse därifrån kan hålla en stighastighet av minst 300 ft/minut med alla motorer i funktion och gående inom specificerade värden för maximal kontinuerlig effekt på

1. de minimiflyghöjder för säker flygning som gäller för varje delsträcka som skall flygas eller för varje planerad avvikelse därifrån, vilka är specificerade i eller beräknade med hjälp av information i drifthandboken avseende flygplanet och

2. de minimiflyghöjder som är nödvändiga för att uppfylla de villkor som föreskrivs i OPS 1.580 och i tillämpliga fall i 1.585.

OPS 1.580

På sträcka – en motor ur funktion

a) En operatör skall säkerställa att flygplanet, under de meteorologiska förhållanden som förväntas för flygningen, i händelse av att någon motor faller ur vid någon punkt på sträckan eller under varje planerad avvikelse därifrån och med den andra motorn eller de andra motorerna gående inom specificerade värden för maximal kontinuerlig effekt, skall kunna fortsätta flygningen från marschhöjden till en flygplats där en landning kan utföras i enlighet med OPS 1.595 eller i tillämpliga fall OPS 1.600, fritt från hinder inom 9,3 km (5 NM) på båda sidor av den avsedda färdvägen med en vertikal marginal av minst

1. 1 000 ft om stighastigheten är noll eller större eller

2. 2 000 ft om stighastigheten är mindre än noll.

b) Flygbanan skall ha en positiv lutning på en höjd av 450 m (1 500 ft) över den flygplats där landningen antas ske efter bortfall av en motor.

c) Vid tillämpning av detta stycke skall flygplanets tillgängliga stighastighet antas vara 150 ft per minut mindre än den specificerade verkliga stighastigheten.

d) För att uppfylla kraven i detta stycke, skall en operatör öka sidomarginalerna i stycke a ovan till 18,5 km (10 NM) om navigeringsnoggrannheten inte uppfyller 95 % täckningsgrad.

e) Dumpning av bränsle är tillåtet i den omfattning som behövs för att nå flygplatsen med föreskrivna bränslereserver, om ett säkert dumpningsförfarande används.

OPS 1.585

På sträcka – flygplan med tre eller fler motorer, två motorer ur funktion

a) En operatör skall säkerställa att ett flygplan som är utrustat med tre eller fler motorer inte, vid någon punkt längs den planerade färdvägen, med marschfart för bästa räckvidd och med alla motorerna i funktion vid normal temperatur och vindstilla, befinner sig mer än 90 minuter från en flygplats vid vilken de tillämpliga prestandakraven med den förväntade landningsmassan uppfylls såvida flygplanet inte uppfyller kraven i styckena b till och med e nedan.

b) Den flygbana som anges för två motorer ur funktion skall tillåta flygplanet att fortsätta flygningen, under förväntade meteorologiska förhållanden, fritt från alla hinder inom 9,3 km (5 NM) på båda sidor om den planerade färdvägen med en vertikal marginal av minst 2 000 ft, till en flygplats vid vilken tillämpliga prestandakrav uppfylls med den förväntade landningsmassan.

c) De två motorerna antas sluta att fungera vid den mest kritiska punkten av den del av sträckan där flygplanet med marschfart för långdistansflygning med alla motorerna i funktion vid normal temperatur och vindstilla, är mer än 90 minuter från en flygplats vid vilken prestandakraven tillämpliga vid den förväntade landningsmassan uppfylls.

d) Flygplanets förväntade massa i den punkt där de två motorerna antas gå ur funktion får inte vara mindre än den massa som skulle innehålla tillräcklig mängd bränsle för att fortsätta till en flygplats där landning kan antas ske och för att anlända dit på minst 450 m (1 500 ft) över landningsområdet och för att därefter flyga i planflykt i 15 minuter.

e) Vid tillämpning av detta stycke skall flygplanets tillgängliga stighastighet antas vara 150 ft per minut mindre än den specificerade.

f) För att uppfylla kraven i detta stycke, skall en operatör öka sidomarginalerna i stycke a ovan till 18,5 km (10 NM) om navigeringsnoggrannheten inte uppfyller 95 % täckningsgrad.

g) Dumpning av bränsle är tillåtet i den omfattning som behövs för att nå flygplatsen med föreskrivna bränslereserver, om ett säkert dumpningsförfarande används.

OPS 1.590

Landning – Destinations- och alternativflygplatser

En operatör skall säkerställa att flygplanets landningsmassa, bestämd i enlighet med OPS 1.475 a, inte överstiger den maximala landningsmassa som är specificerad i flyghandboken för höjden och, om hänsyn till detta har tagits i flyghandboken, för den omgivande lufttemperatur som förväntas vid destinationen och alternativflygplatsen vid den beräknade tiden för landning.

OPS 1.595

Landning – torra banor

a) En operatör skall säkerställa att flygplanets landningsmassa bestämd i enlighet med OPS 1.475 a vid den beräknade landningstiden tillåter en landning till fullt stopp från 50 ft höjd över tröskeln inom 70 % av den tillgängliga landningssträckan på destinationsflygplatsen och på varje alternativflygplats.

b) Vid uppfyllandet av kraven i stycke a ovan skall operatören beakta följande:

1. Höjden vid flygplatsen.

2. Högst 50 % av motvindskomposanten eller minst 150 % av medvindskomposanten.

3. Typ av banyta.

4. Banlutningen i landningsriktningen.

c) För att flygplanet skall få avgå i enlighet med stycke a ovan skall det antas att

1. flygplanet kommer att landa på den gynnsammaste banan i vindstilla och

2. flygplanet kommer att landa på den bana som det mest troligt blir anvisat med beaktande av sannolik vindhastighet och vindriktning och flygplanets manövreringsegenskaper på marken, och med beaktande av andra förhållanden såsom landningshjälpmedel och terräng.

d) Om operatören inte kan uppfylla kraven i stycke b.2 ovan för destinationsflygplatsen, får flygplanet avgå om en alternativflygplats är angiven som medger att kraven i stycke a, b och c ovan helt kan uppfyllas.

OPS 1.600

Landning – våta och kontaminerade banor

a) En operatör skall när tillämpliga väderrapporter och prognoser eller en kombination därav visar att banan vid den beräknade ankomsttiden kan vara våt, säkerställa att den tillgängliga landningssträckan är lika lång eller längre än den erforderliga landningssträckan, bestämd i enlighet med OPS 1.595, multiplicerad med faktorn 1,15.

b) Operatören skall när tillämpliga väderrapporter och prognoser eller en kombination därav visar att banan vid den beräknade ankomsttiden kan vara kontaminerad, säkerställa att landningssträckan bestämd genom användning av data godtagbara för myndigheten för dessa förhållanden, inte överstiger den tillgängliga landningssträckan.

AVSNITT J

MASSA OCH BALANS

OPS 1.605

Allmänt

(Se tillägg 1 till OPS 1.605)

a) En operatör skall säkerställa att flygplanets lastning, massa och tyngdpunkt under varje verksamhetsfas uppfyller de begränsningar som är specificerade i den godkända flyghandboken (AFM) eller i drifthandboken om denna är mer restriktiv.

b) Operatören skall fastställa varje flygplans massa och tyngdpunkt genom verklig vägning innan det för första gången tas i bruk och därefter med fyra års intervall om individuell flygplansmassa används och med nio års intervall om massa för flygplansflotta används. Den samlade verkan på massa och balans beroende på modifieringar och reparationer skall beaktas och vederbörligen dokumenteras. Vidare skall omvägning av flygplanen ske, om modifieringarnas inverkan på massa och balans inte är väl känd.

c) Operatören skall bestämma massan av all driftutrustning och av besättningsmedlemmar som innefattas i flygplanets grundtommassa genom vägning eller genom att använda värden för standardmassa. Inverkan av utrustningens och besättningsmedlemmarnas placering på flygplanets tyngdpunkt skall bestämmas.

d) Operatören skall fastställa nyttolastens massa, inklusive barlast, genom verklig vägning eller genom att bestämma nyttolastens massa i enlighet med de värden för standardmassor för passagerare och bagage som är specificerade i OPS 1.620.

e) Operatören skall bestämma bränslelastens massa med användande av den verkliga tätheten eller, om denna inte är känd, tätheten beräknad i enlighet med en metod specificerad i drifthandboken.

OPS 1.607

Terminologi

a) *Grundtommassa (Dry Operating Mass)*

Flygplanets totala massa med flygplanet färdigt för en angiven art av verksamhet, exklusive allt utnyttjbart bränsle och all nyttolast. Denna massa inkluderar sådana objekt som

1. besättning och besättningsbagage,

2. catering och flyttbar utrustning för passagerarservice och

3. dricksvatten och toalettkemikalier.

b) *Maximal massa utan bränsle (Maximum Zero Fuel Mass)*

Maximalt tillåten flygplansmassa utan användbart bränsle. Den bränslemassa som finns i särskilda tankar skall inkluderas i 'massan utan bränsle' när den är uttryckligen nämnd i begränsningarna i flyghandboken (AFM).

c) *Maximal strukturell landningsmassa (Maximum Structural Landing Mass)*

Flygplanets maximalt tillåtna totala massa vid landning under normala förhållanden.

d) *Maximal strukturell startmassa (Maximum Structual Take Off Mass)*

Flygplanets maximalt tillåtna totala massa vid påbörjande av rullning för start.

e) *Klassificering av passagerare*

1. Vuxna, män och kvinnor, definieras som personer som är 12 år eller däröver.

2. Barn definieras som personer som är två år och däröver men som är under 12 år.

3. Småbarn definieras som personer som är under två år.

f) *Nyttolast (Traffic Load)*

Den totala massan av passagerare, bagage och gods, inklusive all icke-kommersiell last.

OPS 1.610

Lastning, massa och balans

En operatör skall i drifthandboken specificera de principer och metoder som gäller för lastningen och det massa- och balanssystem som uppfyller bestämmelserna i OPS 1.605. Detta system skall omfatta alla slag av tilltänkta verksamheter.

OPS 1.615

Massa för besättningen

a) En operatör skall använda följande värden för massa för att bestämma grundtommassan,

1. verkliga värden för massa inklusive allt besättningsbagage, eller

2. standardvärden för massa, inklusive handbagage, som är 85 kg för flygbesättningsmedlemmar och 75 kg för kabinbesättningsmedlemmar, eller

3. andra standardvärden för massa som är godtagbara för myndigheten.

b) Operatören skall korrigera grundtommassan med hänsyn till extra bagage. Hänsyn skall tas till läget för detta extra bagage när flygplanets tyngdpunktsläge fastställs.

OPS 1.620

Massa för passagerare och bagage

a) En operatör skall beräkna passagerarnas och det incheckade bagagets massa genom att antingen använda verklig vägd massa för varje person och verklig vägd massa för bagage eller värden för standardmassa specificerade i tabell 1 till 3 nedan, utom då antalet tillgängliga passagerarsäten är mindre än 10. I sådana fall får passagerarmassan fastställas genom muntlig uppgift lämnad av eller för varje passagerare och genom att lägga till en förutbestämd konstant för att ta hänsyn till handbagage och kläder. (Den procedur som specificerar när verkliga respektive standardvärden för massa skall väljas och förfarandet som skall följas när muntliga uppgifter används skall vara intagna i drifthandboken).

b) Om verklig massa fastställs genom vägning skall operatören säkerställa att passagerarnas personliga tillhörigheter och handbagage inkluderas. Sådan vägning skall utföras omedelbart före påstigning och på en närbelägen plats.

c) Om passagerarnas massa fastställs genom att använda standardvärden för massa, skall standardvärden i tabell 1 och 2 nedan användas. Värden för standardmassa inkluderar handbagage och massan för varje småbarn under 2 år som medförs av en vuxen i ett passagerarsäte. Småbarn som upptar särskilda passagerarsäten skall betraktas som barn vid tillämpning av detta stycke.

d) *Massavärden för passagerare – 20 passagerarsäten eller fler*

1. Då det totala antalet tillgängliga passagerarsäten i ett flygplan är 20 eller fler gäller värden för standardmassa för manliga och kvinnliga passagerare enligt tabell 1. Som ett alternativ gäller massavärden för 'Alla vuxna' i tabell 1 om det totala antalet tillgängliga passagerarsäten är 30 eller fler.

2. Vid tillämpning av tabell 1, avser semestercharter en charterflygning som uteslutande är avsedd som en del av en paketresa. Massavärden för semestercharter gäller under förutsättning att inte mer än 5 % av de passagerarsäten, som är installerade i flygplanet används för icke-kommersiell transport av vissa kategorier av passagerare.

Tabell 1

Passagerarsäten	20 och fler		30 och fler
	Män	Kvinnor	Alla vuxna
Alla flygningar förutom semestercharter	88 kg	70 kg	84 kg
Semestercharter	83 kg	69 kg	76 kg
Barn	35 kg	35 kg	35 kg

e) *Massavärden för passagerare – 19 passagerarsäten eller färre*

1. Då ett flygplans totala antal tillgängliga passagerarsäten är 19 eller färre gäller värden för standardmassa enligt tabell 2.

2. På flygningar där inget handbagage medförs i kabinen eller där handbagage beräknas separat, får 6 kg dras av från ovanstående värden för manlig och kvinnlig massa. Artiklar såsom en överrock, ett paraply, en liten väska eller handväska, litteratur eller en liten kamera betraktas inte som handbagage vid tillämpning av detta stycke.

Tabell 2

Passagerarsäten	1–5	6–9	10–19
Män	104 kg	96 kg	92 kg
Kvinnor	86 kg	78 kg	74 kg
Barn	35 kg	35 kg	35 kg

f) *Massavärden för bagage*

1. Då flygplanets totala antal tillgängliga passagerarsäten är 20 eller fler gäller de standardvärden för massa som anges i tabell 3 för varje kolli incheckat bagage. För flygplan med 19 passagerarsäten eller färre skall det incheckade bagagets verkliga massa, bestämd genom vägning, användas.

2. Vid tillämpning av tabell 3:

i) Inrikesflygning betyder en flygning med avgångs- och destinationsflygplats inom en och samma stats gränser.

ii) Flygningar inom europaområdet avser andra flygningar än inrikesflygningar, vilkas avgångs- och destinationsflygplatser ligger inom det område som definieras i tillägg 1 till OPS 1.620 f.

iii) Interkontinental flygning avser andra flygningar än flygningar inom europaområdet, vilkas avgångs- och destinationsflygplatser ligger på olika kontinenter.

Tabell 3

20 eller fler säten

Art av flygning	Standardmassa för bagage
Inrikes	11 kg
Inom europaområdet	13 kg
Interkontinentalt	15 kg
Alla andra flygningar	13 kg

g) Om operatören önskar använda andra värden för standardmassa än de som omfattas av tabell 1 till 3 ovan, skall operatören meddela myndigheten sina skäl för detta och i förväg erhålla dess godkännande. Operatören skall också för godkännande inkomma med en detaljerad plan för en vägningsundersökning och tillämpa den statistiska analysmetod som anges i tillägg 1 till OPS 1.620 g. Efter att myndigheten har kontrollerat och godkänt resultatet av vägningsundersökningen, är de reviderade värdena för standardmassa tillämpbara endast för den operatören. De reviderade värdena för standardmassa får användas endast under förhållanden som överensstämmer med de som gällde då undersökningen genomfördes. Då värden för reviderad standardmassa överstiger de i tabell 1–3 skall sådana högre värden användas.

h) Vid varje flygning som visar sig ha ett betydande antal passagerare vars massa, inklusive handbagage, antas överskrida standardmassan för passagerare, skall operatören bestämma den verkliga massan för sådana passagerare genom vägning eller genom en lämplig ökning av massan.

i) Om värden för standardmassa används för incheckat bagage och ett betydande antal av passagerarnas incheckade bagage antas överskrida standardmassan för bagage, skall operatören bestämma den verkliga massan för sådant bagage genom vägning eller genom en lämplig ökning av massan.

j) Operatören skall säkerställa att befälhavaren underrättas när lastens massa har bestämts genom användning av en metod som inte är standard och att denna metod är angiven i dokumentationen av massa och balans.

OPS 1.625

Dokumentation av massa och balans

(Se tillägg 1 till OPS 1.625)

a) En operatör skall före varje flygning upprätta dokumentation av massa och balans som specificerar lasten och dess fördelning. Dokumentationen skall göra det möjligt för befälhavaren att fastställa att lasten och dess fördelning är sådan att flygplanets begränsningar för massa och balans inte överskrids. Den person som färdigställt dokumentationen för massa och balans skall vara namngiven på dokumentet. Den person som övervakar lastningen av flygplanet skall med sin namnteckning bekräfta att lasten och dess fördelning överensstämmer med dokumentationen av massa och balans. Detta dokument skall vara godtagbart för befälhavaren, vilket skall anges genom kontrasignering eller motsvarande. (Se även OPS 1.1055 a.12.)

b) Operatören skall specificera förfaranden för sena förändringar (Last Minute Changes) av lasten.

c) Operatören får, med myndighetens godkännande, använda ett alternativ till de förfaranden som krävs i paragraferna a och b ovan.

Tillägg 1 till OPS 1.605

Massa och balans – Allmänt

a) *Fastställande av ett flygplans grundtommassa*

1. Vägning av ett flygplan

i) Nya flygplan är normalt vägda vid fabriken och kan tas i drift utan omvägning om underlaget för massa och balans har justerats för ändringar eller modifieringar av flygplanet. Flygplan överförda från en operatör med ett godkänt program för kontroll av massa till en annan operatör med ett godkänt program behöver inte vägas före användning av den mottagande operatören om inte mer än 4 år har förflutit sedan den senaste vägningen.

ii) Varje flygplans individuella massa och tyngdpunktsläge skall periodiskt kontrolleras och på nytt fastställas. Längsta intervall mellan två vägningar skall definieras av operatören och uppfylla kraven i OPS 1.605 b. Dessutom gäller att varje flygplans massa och tyngdpunkt på nytt skall fastställas antingen genom

A) vägning eller

B) beräkning, om operatören kan visa upp underlag som i tillräcklig omfattning styrker tillförlitligheten av den beräkningsmetod som valts,

närhelst de sammanlagda förändringarna av grundtommassan överskrider ± 0,5 % av den maximala landningsmassan eller den sammanlagda förändringen av tyngdpunktsläget överskrider 0,5 % av den aerodynamiska medelkordan.

2. Massa och tyngdpunktsläge för flygplansflotta

i) För en flotta eller grupp av flygplan av samma modell och konfiguration får ett medelvärde för grundtommassa och tyngdpunktsläge användas under förutsättning att värdena för grundtommassa och tyngdspunktslägen för de individuella flygplanen uppfyller de toleranskrav som specificeras i stycke ii nedan. Vidare gäller de kriterier som är specificerade i stycke iii, iv och a.3 nedan.

ii) Toleranser

A) Om grundtommassan för något vägt flygplan eller den beräknade grundtommassan för något flygplan i en flotta varierar med mer än ± 0,5 % av den maximala strukturella landningsmassan från den fastställda grundtommassan för flottan eller om tyngdpunktsläget varierar med mer än ± 0,5 % av den aerodynamiska medelkordan från tyngdpunktsläget för flottan, skall flygplanet tas ur flottan. Separata flottor får upprättas, var och en med olika medelmassa för flottan.

B) I de fall flygplanets massa är inom toleransen för flottans grundtommassa men dess tyngdpunktsläge faller utanför tillåten tolerans för flottan, får flygplanet fortfarande brukas med tillämplig grundtommassa för flottan men med ett individuellt tyngdpunktsvärde.

C) Om ett individuellt flygplan jämfört med andra flygplan i flottan har en fysisk, helt klar skillnad (t.ex. pentry eller säteskonfiguration), som förorsakar överskridande av toleranserna för flottan, får detta flygplan bibehållas i flottan under förutsättning att lämpliga korrektioner läggs till massan och/eller tyngdpunktsläget för det flygplanet.

D) Flygplan, för vilka ingen aerodynamisk medelkorda har publicerats, skall brukas med sina individuella värden för massa och tyngdpunktsläge eller bli föremål för en särskild studie och ett särskilt godkännande.

iii) Användning av värden för en flotta

A) Efter vägningen av ett flygplan, eller om någon ändring inträffar i flygplanets utrustning eller konfiguration, skall operatören kontrollera att flygplanet ligger inom toleranserna som är specificerade i stycke 2 ii ovan.

B) Flygplan, som inte har blivit vägda sedan den senaste bedömningen av flottans massa, kan bibehållas i flottan och brukas med de värden som gäller för flottan, under förutsättning att de individuella värdena är reviderade genom beräkning och förblir inom de toleranser som anges i stycke 2 ii ovan. Om dessa individuella värden inte längre faller inom de tillåtna toleranserna skall operatören antingen bestämma nya värden för flottan som uppfyller villkoren i stycke 2 i och 2 ii ovan eller bruka de flygplan, som inte faller inom gränsvärdena, med deras individuella värden.

C) För att tillföra ett flygplan till en flotta som brukas med värden för flottan, skall operatören genom vägning eller beräkning verifiera att dess verkliga värden faller inom de toleranser som specificeras i stycke 2 ii ovan.

iv) För att uppfylla stycke 2 i ovan skall värden för flottan uppdateras åtminstone i slutet av varje utvärdering av flottans massa.

3. Antal flygplan som skall vägas för att erhålla värden för flotta

i) Om n är antalet flygplan i flottan som använder värden för flotta skall operatören, i perioden mellan två utvärderingar av flottmassan, väga minst det antal flygplan som anges i tabellen nedan:

Antal flygplan i flottan	Minsta antalet vägningar
2 eller 3	n
4 till 9	(n + 3)/2
10 eller fler	(n + 51)/10

ii) Vid val av flygplan som skall vägas, skall de flygplan i flottan väljas ut för vilka det var längst tid sedan de vägdes.

iii) Intervallet mellan 2 utvärderingar av flottans massa får inte överstiga 48 månader.

4. Vägningsförfarande

i) Vägningen skall utföras antingen av tillverkaren eller av en godkänd underhållsorganisation.

ii) Normal försiktighet skall iakttas enligt god praxis såsom,

A) kontroll av att flygplanet och dess utrustning är komplett,

B) fastställande av att vätskor är beräknade på rätt sätt,

C) säkerställande av att flygplanet är rent och

D) säkerställande av att vägningen sker i en tillsluten byggnad.

iii) All utrustning som används för vägning skall vara rätt kalibrerad, nollställd och använd i enlighet med tillverkarens anvisningar. Varje våg skall vara kalibrerad antingen av tillverkaren, av en statlig institution för vikter och mått eller av en vederbörligen auktoriserad organisation, inom 2 år eller inom en tidsperiod fastställd av vägningsutrustningens tillverkare varav den kortaste av de två tiderna skall gälla. Utrustningen skall noggrant kunna fastställa flygplanets massa (se tillägg 1 till OPS 1.605, stycke a.4 iii).

b) *Särskild standardmassa för nyttolasten*

Förutom standardmassa för passagerare och incheckat bagage kan operatören, för myndighetens godkännande, föreslå värden för standardmassa för andra slag av last.

c) *Lastning av flygplan*

1. En operatör skall säkerställa att lastningen av operatörens flygplan utförs under övervakning av kvalificerad personal.

2. Operatören skall säkerställa att lastningen av frakten sker i överensstämmelse med det underlag som använts för beräkning av flygplanets massa och balans.

3. Operatören skall iaktta ytterligare förekommande strukturella begränsningar såsom begränsningar av golvhållfasthet, maximal last per löpmeter, maximal massa per lastutrymme och/eller begränsningar av maximalt antal säten.

d) *Tyngdpunktsbegränsningar*

1. Operativ tyngdpunktsenvelop

Om inte fördelning av säten tillämpas och inverkan av antalet passagerare per sätesrad samt av last i varje enskilt lastutrymme och av bränsle i varje enskild tank inte noggrant har beaktats i balansberäkningen, skall operativa marginaler läggas till i den certifierade tyngdpunktsenvelopen. Vid bestämning av tyngdpunktsmarginaler skall hänsyn tas till tänkbara avvikelser från den förutsatta lastfördelningen. Om fri passagerarplacering tillämpas skall operatören införa procedurer som säkerställer att flyg- eller kabinbesättningen vidtar korrigerande åtgärder om det förekommer extrema val av säten i flygplanets längdled. Tyngdpunktsmarginalerna och åtföljande operativa procedurer, inklusive antaganden beträffande passagerarplacering, skall vara godtagbara för myndigheten.

2. Tyngdpunktsläge under flygning

Utöver vad som krävs i stycke d.1 ovan skall operatören visa att procedurerna tar full hänsyn till de större tyngdpunktsförflyttningar som under flygning orsakas av passagerarnas/besättningens rörelser och av förbrukning/förflyttning av bränsle.

Tillägg 1 till OPS 1.620 f

Definition av området för flygningar inom europaregionen

Vid tillämpning av OPS 1.620 f är andra flygningar inom europaregionen än inrikesflygningar, sådana flygningar som utförs inom det område som begränsas av loxodromlinjerna mellan följande punkter:

— N7200 E04500

— N4000 E04500

— N3500 E03700

— N3000 E03700

— N3000 W00600

— N2700 W00900

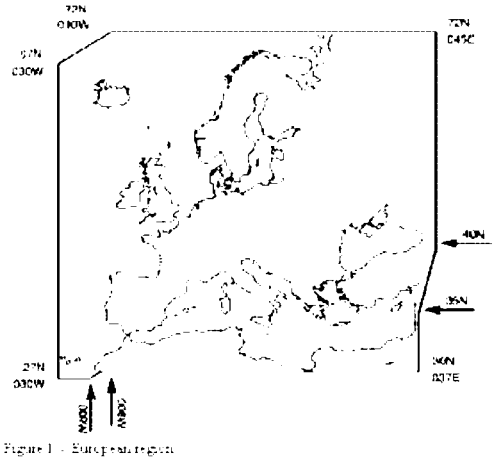
— N2700 W03000

— N6700 W03000

— N7200 W01000

— N7200 E04500

såsom avbildat i figur 1 nedan:



Figur 1 – Europaregionen

Figur 1

Europaregionen

Tillägg 1 till OPS 1.620 g

Förfarande för att fastställa reviderade värden för standardmassa för passagerare och bagage

a) *Passagerare*

1. Metod för stickprovsundersökning av vikt

Medelmassa för passagerarna och deras handbagage skall bestämmas genom stickprovsvägning. Valet av stickprov skall till sin utformning och omfattning vara representativt för passagerarvolymen och skall ta hänsyn till art av verksamhet, antalet flygningar på olika sträckor, ankommande/avgående flygningar, tillämplig årstid och flygplanets säteskapacitet.

2. Stickprovets omfattning

Vägningsplanen skall minst omfatta vägning av det största antalet av följande:

i) Ett antal passagerare beräknat vid ett försöksprov med användande av normala statistiska förfaranden och baserat på ett relativt konfidensområde (noggrannhet) av 1 % för medelmassan för gruppen alla vuxna och 2 % för medelmassan för grupperna manliga respektive kvinnliga passagerare.

ii) För flygplan:

A) med en passagerarkapacitet på 40 eller fler, totalt 2 000 passagerare eller

B) med en passagerarkapacitet på färre än 40, totalt 50 × (passagerarkapaciteten).

3. Värden för passagerarmassa

Värden för passagerarmassa skall inkludera passagerarnas tillhörigheter som medförs när de går ombord på flygplanet. När stickprov tas på värden för passagerarmassa, skall småbarn vägas tillsammans med den medföljande vuxne. (Se även OPS 1.620 c, d och e).

4. Plats för vägning

Platsen för vägning av passagerare skall väljas så nära flygplanet som möjligt, där det är osannolikt att förändringar av passagerarnas massa inträffar genom att passagerarna gör sig av med personliga tillhörigheter eller skaffar sig ytterligare sådana innan de går ombord på flygplanet.

5. Vågutrustning

Vågutrustningen som skall användas för vägning av passagerare skall ha en kapacitet av minst 150 kg. Massan skall visas med en minsta gradering av 500 g. Vågutrustningen skall ha en noggrannhet av 0,5 % eller 200 g, varav det största värdet skall gälla.

6. Registrering av värden för massa

För varje flygning skall passagerarnas massa, motsvarande passagerarkategori (t.ex. män/kvinnor/barn) och flygningens linjenummer registreras.

b) *Incheckat bagage*

Det statistiska förfarandet för att bestämma reviderade värden för standardmassa för bagage, baserat på medelvärden för bagagemassa för ett stickprov av minsta föreskriven storlek, är i huvudsak detsamma som för passagerare och som anges i stycke a.1. För bagage är det relativa konfidensområdet (noggrannheten) 1 %. Minst 2 000 kollin incheckat bagage skall vägas.

c) *Bestämning av reviderade värden för standardmassa för passagerare och incheckat bagage.*

1. För att säkerställa att användningen av reviderad standardmassa för passagerare och bagage, då sådan föredras framför verklig massa bestämd genom vägning, inte på ett negativt sätt påverkar säkerheten i verksamheten, skall en statistisk analys genomföras.

En sådan analys ger medelvärden för massa för passagerare och bagage jämte andra uppgifter.

2. På flygplan med 20 eller fler passagerarsäten gäller dessa medelvärden såsom reviderade värden för standardmassa för män och kvinnor.

3. På mindre flygplan skall följande tillägg göras till passagerarnas medelmassa för att erhålla de reviderade värdena för standardmassa:

Antal passagerarsäten	Föreskrivet tillägg till massan
1–5	16 kg
6–9	8 kg
10–19	4 kg

Alternativt får alla värden för reviderad standardmassa (medelvärden) för vuxna tillämpas på flygplan med 30 eller fler passagerarsäten. Värden för reviderad standardmassa (medelvärden) för incheckat bagage är tillämpbara på flygplan med 20 eller fler passagerarsäten.

4. Operatörer har möjlighet att inkomma till myndigheten med en detaljerad undersökningsplan för godkännande och därefter med en avvikelse från det reviderade värdet för standardmassa under förutsättning att detta avvikande värde är bestämt genom användning av det förfarande som beskrivits i detta tillägg. Sådana avvikelser skall omprövas vid intervaller som inte överstiger 5 år.

5. Alla värden för reviderad standardmassa för vuxna skall baseras på ett förhållande mellan män/kvinnor på 80/20 avseende alla flygningar utom semestercharter, där förhållandet 50/50 gäller. Om en operatör önskar erhålla godkännande av en annan proportion på särskilda sträckor eller flygningar skall underlag inlämnas till myndigheten som visar att det alternativa förhållandet mellan män/kvinnor är konservativt och omfattar minst 84 % av det verkliga förhållandet mellan män/kvinnor i ett prov omfattande minst 100 representativa flygningar.

6. Erhållna medelvärden för massa avrundas till närmaste hela antal kg. Värden för massa för incheckat bagage avrundas i tillämpliga fall till närmaste 0,5 kg.

Tillägg 1 till OPS 1.625

Dokumentation av massa och balans

a) *Dokumentation av massa och balans*

1. Innehåll

i) Dokumentation av massa och balans skall innehålla följande uppgifter:

A) Flygplanets registrering och typ.

B) Flygningens linjenummer och datum.

C) Befälhavarens identitet.

D) Den persons identitet som iordningställde dokumentet.

E) Flygplanets grundtommassa och motsvarande tyngdpunktsläge.

F) Bränslets massa vid start och massan av bränsle som behövs för flygning till destinationen.

G) Massan av andra förbrukningsbara ämnen än bränsle.

H) Lastens beståndsdelar inkluderande passagerare, bagage, frakt och barlast.

I) Startmassan, landningsmassan och massan utan bränsle.

J) Lastfördelningen.

K) Flygplanets aktuella tyngdpunktslägen.

L) Begränsande värden för massa och tyngdpunkt.

ii) Operatören får, med myndighetens godkännande, utelämna vissa av dessa uppgifter i dokumentationen av massa och balans.

2. Sen ändring (Last Minute Change)

Om en sen ändring inträffar efter upprättandet av dokumentationen för massa och balans, skall befälhavaren uppmärksammas på detta och den sena ändringen skall införas i dokumentationen för massa och balans. Den maximalt tillåtna ändringen i fråga om antal passagerare eller försenad last som kan accepteras som sen ändring, skall specificeras i drifthandboken. Om detta antal överskrids skall ny dokumentation för massa och balans upprättas.

b) *Datoriserade system*

Då dokumentation för massa och balans beräknas genom ett datoriserat system för massa och balans skall operatören kontrollera de utmatade uppgifternas riktighet. Operatören skall upprätta ett system för att kontrollera att ändringar av inmatade uppgifter rätt införlivas i systemet och att systemet kontinuerligt fungerar korrekt genom kontroll av utmatade uppgifter vid intervaller, som inte överskrider 6 månader.

c) *Flygburet system för massa och balans*

En operatör skall inhämta myndighetens godkännande om denne önskar att använda ett flygburet datorsystem för massa och balans som primär källa för beslut om en flygnings avgång.

d) *Datalänk*

När dokumentation för massa och balans sänds till flygplan via datalänk skall en kopia av den slutliga dokumentationen för massa och balans, som godtagits av befälhavaren, finnas tillgänglig på marken.

AVSNITT K

INSTRUMENT OCH UTRUSTNING

OPS 1.630

Inledning

a) En operatör skall säkerställa att en flygning inte påbörjas om inte de instrument och den utrustning som krävs i detta avsnitt är

1. godkända, med undantag för vad som anges i stycke c, och installerade i enlighet med för dem tillämpliga bestämmelser, inklusive minimistandard för prestanda samt drift- och luftvärdighetsbestämmelserna och är

2. funktionsdugliga för den art av verksamhet som utövas med undantag för vad som föreskrivs i minimiutrustningslistan (MEL) (ref. OPS 1.030).

b) Minimistandarder för prestanda hos instrument och utrustning är de som föreskrivs i tillämpliga JTSO (Joint Technical Standard Orders), förtecknade i JAR-TSO, om inte andra standarder för prestanda föreskrivs i drift- och luftvärdighetsbestämmelserna. Instrument och utrustning som uppfyller andra konstruktions- och prestandaspecifikationer än JTSO när OPS träder i kraft får fortfarande användas eller installeras, såvida inte ytterligare krav föreskrivs i detta avsnitt. Instrument och utrustning som redan godkänts behöver inte uppfylla en reviderad JTSO eller en reviderad specifikation annan än JTSO, om det inte anges att den är retroaktiv.

c) För följande enheter krävs inte ett utrustningsgodkännande:

1. Säkringar, ref. OPS 1.635.

2. Elektriska handlampor, ref. OPS 1.640 a.4.

3. Precisionsur, ref. OPS 1.650 b och 1.652 b.

4. Karthållare, ref. OPS 1.652 n.

5. Förbandslådor, ref. OPS 1.745.

6. Sjukvårdssats för nödsituationer, ref. OPS 1.755.

7. Megafoner, ref. OPS 1.810.

8. Överlevnadsutrustning och pyroteknisk signalutrustning, ref. OPS 1.835 a och c.

9. Ankare och utrustning för förtöjning, ankring eller manövrering av sjö- och amfibieflygplan på vatten, ref. OPS 1.840.

d) Om utrustning skall användas av endast en flygbesättningsmedlem från dennes arbetsposition under flygning, skall den vara användbar utan svårighet därifrån. När en enskild utrustningsenhet skall användas av mer än en flygbesättningsmedlem skall den vara installerad så att utrustningen är användbar utan svårighet från varje plats där utrustningen skall kunna användas.

e) De instrument som används av någon av flygbesättningsmedlemmarna skall vara anordnade så att de tillåter flygbesättningsmedlemmen att lätt se indikeringarna från sin position med minsta möjliga avvikelse från den ställning och synlinje som han normalt har när han ser framåt längs flygbanan. När ett enskilt instrument krävs i ett flygplan som flygs av mer än en flygbesättningsmedlem skall det vara installerat så att instrumentet är synligt från varje tillämplig position som är avsedd för flygbesättningen.

OPS 1.635

Skyddsanordningar för strömkretsar

En operatör får inte bruka ett flygplan i vilket smältsäkringar används om det inte finns reservsäkringar tillgängliga under flygning, som motsvarar minst 10 % av antalet säkringar av varje amperestyrka eller tre av varje amperestyrka, varav det största antalet skall gälla.

OPS 1.640

Flygplansljus

En operatör får inte bruka ett flygplan om det inte är utrustat med följande:

a) För flygning under dager

1. kollisionsvarningsljus,

2. ljus, försörjt av flygplanets elektriska system, som ger tillräckligt ljus till alla instrument och all utrustning som är nödvändig för att flygplanet skall kunna brukas på ett säkert sätt,

3. ljus, försörjt av flygplanets elektriska system, som ger ljus i alla passagerarutrymmen och

4. en elektrisk handlampa för varje erforderlig besättningsmedlem, som är lätt åtkomlig för besättningsmedlemmarna när de befinner sig på sina angivna platser.

b) För flygning under mörker, utöver utrustning som specificeras i stycke a ovan

1. navigationsljus och

2. två landningsstrålkastare eller en strålkastare som har två separat matade glödtrådar och

3. ljus i överensstämmelse med de internationella reglerna för att förhindra kollisioner till sjöss, om flygplanet är ett sjö- eller amfibieflygplan.

OPS 1.645

Vindrutetorkare

En operatör får inte bruka ett flygplan som har en maximal certifierad startmassa som överstiger 5 700 kg om inte varje pilotplats är utrustad med en vindrutetorkare eller motsvarande anordning för att hålla en del av vindrutan fri från nederbörd.

OPS 1.650

VFR-verksamhet under dager – Flyg- och navigeringsinstrument och tillhörande utrustning

En operatör får inte bruka ett flygplan under dager enligt visuellflygreglerna (VFR) om det inte är utrustat med de flyg- och navigeringsinstrument och tillhörande utrustning samt, i tillämpliga fall, flygs under de förhållanden som anges i följande stycken:

a) En magnetkompass.

b) Ett precisionsur med tim-, minut- och sekundindikering.

c) En känslig tryckhöjdmätare, graderad i fot och med hPa/mb-skala, inställbar för de barometertryck som kan behöva ställas in under flygning.

d) En fartmätare graderad i knop.

e) En variometer.

f) En girindikator eller en svängkoordinator som innefattar en glidindikator.

g) En attitydindikator.

h) En stabiliserad kursindikator.

i) En anordning för indikering i cockpit av den omgivande temperaturen, graderad i Celsius.

j) För flygningar, som inte varar mer än 60 minuter, som startar och landar på samma flygplats och som håller sig inom 50 NM från denna flygplats, får alla de instrument, som föreskrivs i stycke f, g och h ovan och i stycke k.4, k.5 och k.6 nedan, ersättas av antingen en girindikator eller en svängkoordinator som innefattar en glidindikator, eller av en attitydindikator jämte en glidindikator.

k) När två piloter krävs skall den biträdande pilotens plats vara försedd med separata instrument enligt följande:

1. En känslig tryckhöjdmätare graderad i fot och med hPa/mb-skala, inställbar för varje barometertryck som kan behöva ställas in under flygning.

2. En fartmätare graderad i knop.

3. En variometer.

4. En girindikator eller en svängkoordinator som innefattar en glidindikator.

5. En attitydindikator.

6. En stabiliserad kursindikator.

l) Varje fartmätarsystem skall vara försett med pitotrörsuppvärmning eller motsvarande anordning för att förhindra felvisning på grund av kondensation eller isbildning i

1. flygplan som har en maximal certifierad startmassa som överstiger 5 700 kg eller vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av fler än 9 passagerare,

2. flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades den 1 april 1999 eller senare.

m) När dubbla instrument krävs innebär kravet separata indikatorer för varje pilot och separata omkopplare eller annan tillhörande utrustning i tillämpliga fall.

n) Alla flygplan skall vara utrustade med en anordning som indikerar när energiförsörjningen inte är tillräcklig till de flyginstrument som krävs.

o) Alla flygplan med kompressibilitetsbegränsningar som inte indikeras i de fartmätare som krävs, skall vara utrustade med machtalsindikator vid varje pilotplats.

OPS 1.652

Verksamhet enligt IFR eller under mörker – flyg- och navigeringsinstrument och tillhörande utrustning

En operatör får inte bruka ett flygplan enligt instrumentflygreglerna (IFR) eller under mörker enligt visuellflygreglerna (VFR) om det inte är utrustat med de flyg- och navigeringsinstrument och tillhörande utrustning samt, i tillämpliga fall, flygs under de förhållanden som anges i följande stycken:

a) En magnetkompass.

b) Ett precisionsur med tim-, minut- och sekundindikering.

c) Två känsliga tryckhöjdmätare graderade i fot och med hPa/mb-skala, inställbar för varje barometertryck som kan behöva ställas in under flygning.

d) Ett fartmätarsystem med pitotrörsuppvärmning eller likvärdig anordning för förhindrande av felvisning på grund av kondensation eller isbildning, inkluderande varningsindikering för fel på pitotrörsuppvärmningen. Kravet på varningsindikering för fel på pitotrörsuppvärmningen gäller inte för flygplan vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av högst 9 passagerare eller som har en maximal certifierad startmassa av högst 5 700 kg och vars individuella luftvärdighetsbevis utfärdades före den 1 april 1998.

e) En variometer.

f) En girindikator.

g) En attitydindikator.

h) En stabiliserad kursindikator.

i) En anordning för indikering i cockpit av den omgivande temperaturen, graderad i Celsius.

j) Två av varandra oberoende statiska trycksystem, med undantaget att för propellerdrivna flygplan med en maximal certifierad startmassa av högst 5 700 kg, tillåts ett statiskt trycksystem och en alternativ källa för statiskt tryck.

k) När två piloter krävs skall den biträdande pilotens plats vara försedd med separata instrument enligt följande:

1. En känslig tryckhöjdmätare, graderad i fot och med hPa/mb-skala, inställbar för de barometertryck som kan behöva ställas in under flygning och som får vara en av de två höjdmätare som krävs i stycke c ovan.

2. Ett fartmätarsystem med pitotrörsuppvärmning eller likvärdig anordning för förhindrande av felvisning på grund av kondensation eller isbildning, inkluderande varningsindikering för fel på pitotrörsuppvärmningen. Kravet på varningsindikering för fel på pitotrörsuppvärmningen gäller inte för flygplan vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av högst 9 passagerare eller som har en maximal certifierad startmassa av högst 5 700 kg och vars individuella luftvärdighetsbevis utfärdades före den 1 april 1998.

3. En variometer.

4. En girindikator.

5. En attitydindikator.

6. En stabiliserad kursindikator.

l) De flygplan, som har en maximal certifierad startmassa som överstiger 5 700 kg eller vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av 9 eller fler passagerare skall vara utrustade med ytterligare en attitydindikator i reserv (artificiell horisont), som kan användas från båda pilotplatserna och som

1. är kontinuerligt kraftförsörjd under normal verksamhet och som efter ett totalt bortfall av det normala strömgenereringssystemet drivs från en källa som är oberoende av det normala strömgenereringssystemet,

2. fungerar tillförlitligt under minst 30 minuter efter ett totalt bortfall av det normala strömgenereringssystemet och som tar hänsyn till andra belastningar på nödkraftförsörjningen och till operativa procedurer,

3. fungerar oberoende av varje annat system för attitydindikering,

4. fungerar automatiskt efter ett totalt bortfall av det normala strömgenereringssystemet och

5. är ändamålsenligt belyst under alla faser av verksamhet,

med undantag för flygplan med en maximal certifierad startmassa av högst 5 700 kg, som var registrerade i en medlemsstat den 1 april 1995 och som är utrustade med reservattitydindikator på befälhavarens instrumentpanelen.

m) För att uppfylla kraven i stycke l ovan skall det vara uppenbart för flygbesättningen när den reservattitydindikator som krävs i nämnda stycke drivs av nödkraft. I de fall reservattitydindikatorn har sin egen kraftkälla skall det finnas en tillhörande indikering, antingen på instrumentet eller på instrumentpanelen, som visar när denna kraftkälla är i användning. Detta krav skall vara uppfyllt senast den 1 april 2000.

n) Karthållare på lätt läsbar plats som kan belysas vid mörkerflygning.

o) Om systemet för reservattitydindikator är installerat och användbart för indikering av alla flyglägen (360°) i looping- och rollplanet, får girindikatorer ersättas av glidindikatorer. Med användbart avses att systemet kan fungera för indikering av alla flyglägen (360°) i looping- och rollplanet utan att tumla.

p) När dubbla instrument krävs innebär kravet separat indikering för varje pilot och separata omkopplare eller annan tillhörande utrustning i tillämpliga fall.

q) Alla flygplan skall vara utrustade med en anordning som indikerar när energiförsörjningen inte är tillräcklig till de flyginstrument som krävs.

r) Alla flygplan med kompressibilitetsbegränsningar som inte indikeras i de fartmätare som krävs, skall vara utrustade med machtalsindikator vid varje pilotplats.

OPS 1.655

Tilläggsutrustning för enpilotsverksamhet enligt IFR eller i mörker

En operatör får inte utföra enpilotsverksamhet enligt IFR om inte flygplanet är utrustat med en autopilot med minst höjdhållning och kursfunktion.

OPS 1.660

Höjdvarningssystem

En operatör får inte bruka ett turbopropflygplan som har en maximal certifierad startmassa som överstiger 5 700 kg eller vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av fler än 9 passagerare eller ett turbinmotordrivet flygplan om det inte är utrustat med ett höjdvarningssystem som kan

1. varna flygbesättningen när förvald höjdinställning närmar sig vid stigning eller nedgång, och

2. varna flygbesättningen genom åtminstone en ljudsignal, om avvikelse över eller under en förvald höjd sker,

med undantag för flygplan med en maximal certifierad startmassa av högst 5 700 kg och vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av fler än 9 passagerare och vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades före 1 april 1972 och som var registrerade i en medlemsstat den 1 april 1995.

OPS 1.665

Terrängvarningssystem

a) En operatör får inte bruka ett turbinmotordrivet flygplan

   1. som har en maximal certifierad startmassa som överstiger 15 000 kg eller vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av fler än 30 passagerare eller

   2. som har en maximal certifierad startmassa som överstiger 5 700 kg eller vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av fler än 9 passagerare efter den 1 januari 1999

   om det inte är utrustat med ett terrängvarningssystem.

b) Det terrängvarningssystem som krävs i detta stycke skall automatiskt genom ljudsignaler som får kompletteras med visuella varningar, i rätt tid och tydligt varna flygbesättningen för sjunkhastighet, närhet till terrängen, höjdförlust efter start eller pådrag, felaktig landningskonfiguration och avvikelse nedåt från glidbanan.

OPS 1.668

Flygburet kollisionsvarningssystem

En operatör får inte bruka ett turbinmotordrivet flygplan

1. som har en maximal certifierad startmassa som överstiger 15 000 kg eller vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av fler än 30 passagerare efter den 1 januari 2000 eller

2. som har en maximal certifierad startmassa som överstiger 5 700 kg, men som inte överstiger 15 000 kg eller vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av fler än 19 men inte fler än 30 passagerare efter den 1 januari 2005,

om det inte är utrustat med ett flygburet kollisionsvarningssystem med prestanda som är minst i nivå med ACAS II.

OPS 1.670

Flygburen väderradarutrustning

a) En operatör får inte bruka

   1. ett flygplan utrustat med tryckkabin eller

   2. ett flygplan utan tryckkabin som har en maximal certifierad startmassa som överstiger 5 700 kg eller

   3. ett flygplan utan tryckkabin vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av fler än 9 passagerare efter den 1 april 1999,

   om det inte är utrustat med flygburen väderradarutrustning när flygplanet brukas under mörker eller under instrumentväderförhållanden i områden där åska eller andra potentiellt riskfyllda väderförhållanden, som anses möjliga att upptäcka med flygburen väderradar, kan förväntas längs sträckan.

b) För propellerdrivna flygplan utrustade med tryckkabin som har en maximal certifierad startmassa som inte överstiger 5 700 kg och vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av högst 9 passagerare, får den flygburna väderradarutrustningen ersättas av annan utrustning som kan upptäcka åska och andra potentiellt riskfyllda väderförhållanden som anses möjliga att upptäcka med flygburen väderradarutrustning, förutsatt myndighetens godkännande.

OPS 1.675

Utrustning för verksamhet under isbildningsförhållanden

a) En operatör får inte bruka ett flygplan under förväntade eller verkliga isbildningsförhållanden om det inte är certifierat och utrustat för verksamhet under isbildningsförhållanden.

b) Operatören får inte bruka ett flygplan under förväntade eller verkliga isbildningsförhållanden under mörker om det inte är utrustat med en anordning för att belysa eller upptäcka bildandet av is. Den belysning som används skall vara av en typ som inte orsakar bländning eller reflexer som kan skapa svårigheter för besättningsmedlemmarna att utföra sina arbetsuppgifter.

OPS 1.680

Utrustning för upptäckt av kosmisk strålning

En operatör skall säkerställa att flygplan som avses att brukas på en höjd över 15 000 m (49 000 ft) är utrustade med ett instrument för att kontinuerligt mäta och indikera den mängd total kosmisk strålning som tas upp (dvs den totala joniserande strålningen och neutronstrålningen med galaktiskt ursprung eller solursprung) och den ackumulerade dosen under varje flygning.

OPS 1.685

Internkommunikationssystem för flygbesättningen

En operatör får inte bruka ett flygplan som kräver mer än en flygbesättningsmedlem om det inte är utrustat med ett system för internkommunikation för flygbesättningen, inkluderande headset och mikrofoner, vilka inte får vara handhållna, för användning av varje medlem av flygbesättningen, med undantag för flygplan som var registrerade i en medlemsstat den 1 april 1995 och vars första individuella luftvärdighetbevis utfärdades före den 1 april 1975 för vilka krävs ett internkommunikationssystem för flygbesättningen från den 1 april 2002.

OPS 1.690

Internkommunikationssystem för besättningsmedlemmarna

a) En operatör får inte bruka ett flygplan som har en maximal certifierad startmassa som överstiger 15 000 kg eller vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av fler än 19 passagerare, om det inte är utrustat med ett system för internkommunikation för besättningsmedlemmar med undantag för flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades före 1 april 1965 och som var registrerat i en medlemsstat den 1 april 1995.

b) Det system för internkommunikation för besättningsmedlemmar som krävs i denna paragraf skall uppfylla följande krav:

1. Fungera oberoende av systemet för information till passagerarna, med undantag för telefonlurar, headset, mikrofoner, omkopplare och signalanordningar.

2. Utgöra ett medel för dubbelriktad kommunikation mellan flygbesättningsutrymmet och

i) varje passagerarutrymme,

ii) varje pentry beläget på annan plats än på passagerarkabinens nivå och

iii) varje avsides beläget besättningsutrymme som inte ligger på passagerarkabinens nivå och som inte är lätt åtkomligt från passagerarutrymmet.

3. Vara lätt åtkomligt för användning från varje plats som krävs för flygbesättningen i flygbesättningsutrymmet.

4. Vara lätt åtkomligt för användning vid de platser som krävs för kabinbesättningen nära varje enskild nödutgång eller par av nödutgångar i golvhöjd.

5. Ha ett larmsystem som innefattar ljudsignaler eller visuella signaler så att flygbesättningsmedlemmarna kan alarmera kabinbesättningen och så att kabinbesättningsmedlemmarna kan alarmera flygbesättningen.

6. Ha en anordning som möjliggör för mottagaren av ett anrop att avgöra om anropet är normalt eller är ett nödanrop.

7. På marken utgöra ett medel för dubbelriktad kommunikation mellan markpersonal och minst två flygbesättningsmedlemmar.

OPS 1.695

System för information till passagerarna

a) En operatör får inte bruka ett flygplan vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av fler än 19 passagerare om inte ett system för information till passagerarna är installerat.

b) Det informationssystem som krävs i detta stycke skall

1. fungera oberoende av systemen för internkommunikation med undantag för telefonlurar, headset, mikrofoner, omkopplare och signalanordningar,

2. vara lätt åtkomligt för omedelbar användning från varje föreskriven plats för flygbesättningsmedlem,

3. för varje föreskriven nödutgång i golvhöjd för passagerare som har ett närliggande säte för kabinbesättningsmedlem, ha en mikrofon som är lätt åtkomlig för den sittande kabinbesättningsmedlemmen, med undantaget att en mikrofon får betjäna mer än en utgång, under förutsättning att närheten till utgångarna tillåter muntlig kommunikation utan hjälp mellan sittande kabinbesättningsmedlemmar,

4. kunna användas inom 10 sekunder av en kabinbesättningsmedlem vid var och en av de platser i utrymmet från vilket systemet är tillgängligt för användning och

5. vara hörbart och förståeligt vid alla passagerarsittplatser, på toaletter och vid sitt- och arbetsplatser för kabinbesättningen.

OPS 1.700

Ljudregistrator – 1

a) En operatör får inte bruka ett flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades den 1 april 1998 eller senare, som

1. är flermotorigt, turbinmotordrivet och vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av fler än 9 passagerare eller

2. har en maximal certifierad startmassa som överstiger 5 700 kg,

om det inte är utrustat med en ljudregistrator som, med referens till en tidskala, registrerar

i) talkommunikation som sänds från eller tas emot i cockpit via radio,

ii) ljudmiljön i cockpit inkluderande, utan avbrott, de ljudsignaler som tas emot från varje bom- eller maskmikrofon som används,

iii) flygbesättningsmedlemmarnas talkommunikation i cockpit när flygplanets system för internkommunikation används,

iv) tal eller ljudsignaler som identifierar navigerings- eller inflygningshjälpmedel och som tas upp i hörtelefon eller högtalare, och

v) flygbesättningsmedlemmarnas talkommunikation i cockpit när systemet för information till passagerarna används om sådant är installerat.

b) Ljudregistratorn skall kunna lagra registrerad information under minst de senaste 2 timmarna av dess användningstid med undantag för de flygplan som har en maximal certifierad startmassa av högst 5 700 kg, för vilka denna tid får reduceras till 30 minuter.

c) Ljudregistratorn skall automatiskt påbörja registrering innan flygplanet förflyttar sig av egen kraft och skall fortsätta att registrera till dess att flygningen är avslutad och flygplanet inte längre kan förflytta sig av egen kraft. Dessutom skall ljudregistratorn, beroende på tillgång till elkraft, börja registrera så tidigt som möjligt under kontrollerna i cockpit före motorstart vid flygningens början och fortsätta till kontrollerna i cockpit omedelbart efter motoravstängningen vid flygningens slut.

d) Ljudregistratorn skall vara försedd med en anordning som underlättar lokalisering av registratorn i vatten.

e) För att uppfylla kraven i detta stycke får, i flygplan med en maximal certifierad startmassa av högst 5 700 kg ljudregistratorn vara sammanbyggd med färdregistratorn.

f) Ett flygplan får avgå med den ljudregistrator som krävs i detta stycke ur funktion, under förutsättning att

1. det inte är praktiskt möjligt att reparera eller byta ut ljudregistratorn innan flygningen påbörjas,

2. flygplanet inte utför mer än ytterligare 8 på varandra följande flygningar med ljudregistratorn ur funktion,

3. inte mer än 72 timmar har förflutit sedan det konstaterades att ljudregistratorn var ur funktion, och

4. varje föreskriven färdregistrator är funktionsduglig såvida den inte är sammanbyggd med en ljudregistrator.

OPS 1.705

Ljudregistrator – 2

a) Efter den 1 april 2000 får en operatör inte bruka ett flermotorigt flygplan med turbinmotorer, vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades under tiden från och med den 1 april 1990 till och med den 31 mars 1998 och som har en maximal certifierad startmassa av högst 5 700 kg och vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av fler än 9 passagerare, om det inte är utrustat med en ljudregistrator som registrerar

1. talkommunikation som sänds från eller tas emot i cockpit via radio,

2. ljudmiljön i cockpit, inkluderande där det är praktiskt möjligt, utan avbrott, de ljudsignaler som tas emot från varje bom- eller maskmikrofon som används,

3. flygbesättningsmedlemmarnas talkommunikation i cockpit när flygplanets system för internkommunikation används,

4. tal eller ljudsignaler som identifierar navigerings- eller inflygningshjälpmedel och som tas upp i hörtelefon eller högtalare, och

5. flygbesättningsmedlemmarnas talkommunikation i cockpit när systemet för information till passagerarna används om sådant är installerat.

b) Ljudregistratorn skall kunna lagra registrerad information under minst de senaste 30 minuterna av dess användning.

c) Ljudregistratorn skall påbörja registrering innan flygplanet förflyttar sig av egen kraft och fortsätta att registrera till dess att flygningen är avslutad och flygplanet inte längre kan förflytta sig av egen kraft. Dessutom skall ljudregistratorn, beroende på tillgång till elkraft, börja registrera så tidigt som möjligt under kontrollerna i cockpit före flygningen och fortsätta till kontrollerna i cockpit omedelbart efter motoravstängningen vid flygningens slut.

d) Ljudregistratorn skall vara försedd med en anordning som underlättar lokalisering av registratorn i vatten.

e) Ett flygplan får avgå för flygning med den ljudregistrator som krävs i detta stycke ur funktion, under förutsättning att

1. det inte är praktiskt möjligt att reparera eller byta ut ljudregistratorn innan flygningen påbörjas,

2. flygplanet inte utför mer än ytterligare 8 på varandra följande flygningar med ljudregistratorn ur funktion,

3. inte mer än 72 timmar har förflutit sedan det konstaterades att ljudregistratorn var ur funktion, och

4. varje föreskriven färdregistrator är funktionsduglig såvida den inte är sammanbyggd med en ljudregistrator.

OPS 1.710

Ljudregistrator – 3

a) En operatör får inte bruka ett flygplan, som har en maximal certifierad startmassa som överstiger 5 700 kg och vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades före den 1 april 1998 om det inte är utrustat med en ljudregistrator som registrerar

1. talkommunikation som sänds från eller tas emot i cockpit via radio,

2. ljudmiljön i cockpit,

3. flygbesättningsmedlemmarnas talkommunikation i cockpit när flygplanets system för internkommunikation används,

4. tal eller ljudsignaler som identifierar navigerings- eller inflygningshjälpmedel och som tas upp i hörtelefon eller högtalare, och

5. flygbesättningsmedlemmarnas talkommunikation i cockpit när systemet för information till passagerarna används om sådant är installerat.

b) Ljudregistratorn skall kunna lagra registrerad information under minst de senaste 30 minuterna av dess användning.

c) Ljudregistratorn skall påbörja registrering innan flygplanet förflyttar sig av egen kraft och fortsätta att registrera till dess att flygningen är avslutad och flygplanet inte längre kan förflytta sig av egen kraft.

d) Ljudregistratorn skall vara försedd med en anordning som underlättar lokalisering av registratorn i vatten.

e) Ett flygplan får avgå för flygning med den ljudregistrator som krävs i detta stycke ur funktion, under förutsättning att

1. det inte är praktiskt möjligt att reparera eller byta ut ljudregistratorn innan flygningen påbörjas,

2. flygplanet inte utför mer än ytterligare 8 på varandra följande flygningar med ljudregistratorn ur funktion,

3. inte mer än 72 timmar har förflutit sedan det konstaterades att ljudregistratorn var ur funktion, och

4. varje föreskriven färdregistrator är funktionsduglig.

OPS 1.715

Färdregistrator – 1

a) En operatör får inte bruka ett flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades den 1 april 1998 eller senare, som

1. är flermotorigt, turbinmotordrivet och vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av fler än 9 passagerare eller

2. har en maximal certifierad startmassa som överstiger 5 700 kg,

om det inte är utrustat med en färdregistrator som använder digital teknik för att registrera och lagra data och det finns en metod tillgänglig för att enkelt hämta dessa data ur lagringsmediet.

b) Färdregistratorn skall kunna lagra registrerade data under minst de senaste 25 timmarna av dess användningstid, med undantag för flygplan med en maximal certifierad startmassa av högst 5 700 kg, för vilka denna tid får minskas till 10 timmar.

c) Färdregistratorn skall, med referens till en tidskala, registrera,

1. de parametrar som är nödvändiga för att bestämma höjd, fart, kurs, acceleration, flygplanets läge i looping- och rollplanet, manövrering av sändartangent, dragkraft eller effekt på varje motor, lyftkrafts- och bromsanordningars lägen, lufttemperatur, användning av automatiska styrsystem och anfallsvinkel,

2. för de flygplan som har en maximal certifierad startmassa som överstiger 27 000 kg, de ytterligare parametrar som är nödvändiga för att bestämma lägen för primära styrorgan och höjdtrim, radiohöjd och primär navigeringsinformation presenterad för flygbesättningen, varningar i cockpit och landställets läge samt

3. för flygplan specificerade i stycke a ovan, skall färdregistratorn registrera varje sådan parameter som kan hänföras till en ny eller unik konstruktion eller till flygoperativa egenskaper hos flygplanet.

d) Data skall erhållas från källor i flygplanet som möjliggör noggrann korrelation med den information som visas för flygbesättningen.

e) Färdregistratorn skall automatiskt påbörja registrering av data innan flygplanet kan förflytta sig av egen kraft och skall automatiskt stanna efter det flygplanet inte längre kan förflytta sig av egen kraft.

f) Färdregistratorn skall vara försedd med en anordning som underlättar lokalisering av registratorn i vatten.

g) I flygplan som har en maximal certifierad startmassa av högst 5 700 kg får färdregistratorn vara sammanbyggd med ljudregistratorn.

h) Ett flygplan får avgå för flygning med den färdregistrator som krävs i detta stycke ur funktion, under förutsättning att

1. det inte är praktiskt möjligt att reparera eller byta ut färdregistratorn innan flygningen påbörjas,

2. flygplanet inte utför mer än ytterligare 8 på varandra följande flygningar med färdregistratorn ur funktion,

3. inte mer än 72 timmar har förflutit sedan det konstaterades att färdregistratorn var ur funktion och

4. varje föreskriven ljudregistrator är funktionsduglig, såvida den inte är sammanbyggd med färdregistratorn.

OPS 1.720

Färdregistrator – 2

a) En operatör får inte bruka ett flygplan, vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades under tiden från och med den 1 januari 1989 till och med den 31 mars 1998 som har en maximal certifierad startmassa som överstiger 5 700 kg, om det inte är utrustat med en färdregistrator som använder digital teknik för att registrera och lagra data och det finns tillgängligt en metod för att enkelt hämta dessa data ur lagringsmediet.

b) Färdregistratorn skall kunna lagra registrerade data under minst de senaste 25 timmarna av dess användningstid.

c) Färdregistratorn skall, med referens till en tidskala, registrera,

1. de parametrar som är nödvändiga för att bestämma höjd, fart, kurs, acceleration, flygplanets läge i looping- och rollplanet, manövrering av sändartangent om det inte finns ett alternativt sätt som möjliggör synkronisering av registreringarna i färdregistratorn och ljudregistratorn, dragkraft eller effekt på varje motor, lyftkraft- och bromsanordningars lägen, lufttemperatur, användning av automatiska styrsystem och anfallsvinkel samt

2. för de flygplan som har en maximal certifierad startmassa som överstiger 27 000 kg, de ytterligare parametrar som är nödvändiga för att bestämma lägen för primära styrorgan och höjdtrim, radiohöjd och primär navigeringsinformation presenterad för flygbesättningen, varningar i cockpit och landställets läge.

d) Data skall erhållas från källor i flygplanet som möjliggör noggrann korrelation med den information som visas för flygbesättningen.

e) Färdregistratorn skall påbörja registrering av data innan flygplanet kan förflytta sig av egen kraft och skall avsluta densamma efter det flygplanet inte längre kan förflytta sig av egen kraft.

f) Färdregistratorn skall vara försedd med en anordning som underlättar lokalisering av registratorn i vatten.

g) Ett flygplan får avgå för flygning med den färdregistrator som krävs i detta stycke ur funktion, under förutsättning att

1. det inte är praktiskt möjligt att reparera eller byta ut färdregistratorn innan flygningen påbörjas,

2. flygplanet inte utför mer än ytterligare 8 på varandra följande flygningar med färdregistratorn ur funktion,

3. inte mer än 72 timmar har förflutit sedan det konstaterades att färdregistratorn var ur funktion och

4. varje föreskriven ljudregistrator är funktionsduglig, såvida den inte är sammanbyggd med färdregistratorn.

OPS 1.725

Färdregistrator – 3

a) En operatör får inte bruka ett turbinmotordrivet flygplan, för vilket OPS 1.715 eller OPS 1.720 inte är tillämpligt och som har en maximal certifierad startmassa som överstiger 5 700 kg, om det inte är utrustat med en färdregistrator som använder digital teknik för att registrera och lagra data och det finns tillgängligt en metod för att enkelt hämta dessa data ur lagringsmediet med undantaget att för flygplan, som redan var registrerade i en medlemsstat den 1 april 1995 och vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades före den 1 april 1975 är fortsatt användning av icke-digitala registratorer godtagbar till den 1 april 2000.

b) Färdregistratorn skall kunna lagra registrerade data under minst de senaste 25 timmarna av dess användningstid.

c) Färdregistratorn skall, med referens till en tidskala, registrera följande:

1. För flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades före den 1 januari 1987:

i) De parametrar som är nödvändiga för att bestämma höjd, fart, kurs och normal acceleration.

ii) För de flygplan som har en maximal certifierad startmassa som överstiger 27 000 kg och som är av en typ som först typcertifierades efter den 30 september 1969, de ytterligare parametrar som är nödvändiga för att bestämma

A) manövrering av sändartangent, om det inte finns ett alternativt sätt som möjliggör synkronisering av registreringarna i färdregistratorn och ljudregistratorn,

B) flygplanets attityd som ger dess flygbana och

C) de grundläggande krafter som verkar på flygplanet och som resulterar i den erhållna flygbanan och dessa krafters ursprung.

2. För flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades den 1 januari 1987 eller senare, dock före den 1 januari 1989:

i) De parametrar som är nödvändiga för att bestämma höjd, fart, kurs och normal acceleration.

ii) För de flygplan som har en maximal certifierad startmassa som överstiger 27 000 kg och som är av en typ som först typcertifierades efter den 30 september 1969, de ytterligare parametrar som är nödvändiga för att bestämma

A) manövrering av sändartangent, om det inte finns ett alternativt sätt som möjliggör synkronisering av registreringarna i färdregistratorn och ljudregistratorn, och

B) flygplanets läge i looping- och rollplanet, dragkraft eller effekt på varje motor, lyftkraft- och bromsanordningars lägen, lufttemperatur, användning av automatiska styrsystem, lägen för primära styrorgan och höjdtrim, radiohöjd och primär navigeringsinformation presenterad för flygbesättningen, varningar i cockpit och landställets läge.

d) Data skall erhållas från källor i flygplanet som möjliggör noggrann korrelation med den information som visas för flygbesättningen.

e) Färdregistratorn skall påbörja registrering av data innan flygplanet kan förflytta sig av egen kraft och skall avsluta densamma efter det flygplanet inte längre kan förflytta sig av egen kraft.

f) Färdregistratorn skall vara försedd med en anordning som underlättar lokalisering av registratorn i vatten.

g) Ett flygplan får avgå med den färdregistrator som krävs i detta stycke ur funktion, under förutsättning att

1. det inte är praktiskt möjligt att reparera eller byta ut färdregistratorn innan flygningen påbörjas,

2. flygplanet inte utför mer än ytterligare 8 på varandra följande flygningar med färdregistratorn ur funktion,

3. inte mer än 72 timmar har förflutit sedan det konstaterades att färdregistratorn var ur funktion och

4. varje föreskriven ljudregistrator är funktionsduglig, såvida den inte är sammanbyggd med färdregistratorn.

OPS 1.730

Säten, säkerhetsbälten, axelremmar och anordningar för att hålla fast barn

a) En operatör får inte bruka ett flygplan om det inte är utrustat med följande:

1. En sitt- eller liggplats för varje person som är två år eller äldre.

2. Ett säkerhetsbälte med eller utan diagonal rem eller axelremmar som kan användas i varje passagerarsäte för passagerare som är två år eller äldre.

3. Ett kompletteringsbälte eller annan fasthållande anordning för varje barn under 2 år.

4. Förutom vad som krävs i stycke b nedan, ett säkerhetsbälte med axelremmar för varje flygbesättningssäte och för varje säte vid sidan av ett pilotsäte försett med en anordning som automatiskt håller fast den som sitter i sätet i händelse av en hastig retardation.

5. Förutom vad som krävs i stycke b nedan, ett säkerhetsbälte med axelremmar för varje kabinbesättnings- och observatörssäte. Detta krav utesluter emellertid inte att kabinbesättningsmedlemmar som medföljer utöver föreskriven kabinbesättning använder passagerarsäten.

6. Säten för kabinbesättningsmedlemmar placerade nära de nödutgångar i golvhöjd som krävs, med det undantaget att om nödutrymningen skulle förbättras genom att placera kabinbesättningsmedlemmar på annan plats, är andra placeringar godtagbara. Sådana säten skall vara framåt- eller bakåtriktade inom 15° från flygplanets längdaxel.

b) Alla säkerhetsbälten med axelremmar skall ha en enpunkts frigöringsmekanism.

c) Ett säkerhetsbälte med en diagonal rem i flygplan med en maximal certifierad startmassa av högst 5 700 kg eller ett säkerhetsbälte för flygplan med en maximal certifierad startmassa av högst 2 730 kg, kan tillåtas i stället för ett säkerhetsbälte med axelremmar om det inte är praktiskt möjligt att anbringa de senare.

OPS 1.731

Skyltar med information om fastspänning av säkerhetsbälten och om rökförbud

En operatör får inte bruka ett flygplan i vilket alla passagerarsäten inte är synliga från cockpit, om det inte är utrustat med en anordning som visar för alla passagerare och all kabinbesättning när säkerhetsbälten skall spännas fast och när rökning inte är tillåten.

OPS 1.735

Inre dörrar och förhängen

En operatör får inte bruka ett flygplan om inte följande utrustning är installerad:

a) I flygplan vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av fler än 19 passagerare, en dörr mellan passagerarutrymmet och cockpit med en skylt 'crew only' och en låsanordning för att hindra passagerare från att öppna dörren utan tillåtelse av en flygbesättningsmedlem.

b) En anordning för att öppna varje dörr som avskiljer ett passagerarutrymme från ett annat utrymme som är försett med nödutgångar. Öppningsanordningen skall vara lätt åtkomlig.

c) Om det är nödvändigt att passera genom en dörröppning eller ett förhänge som avskiljer passagerarkabinen från andra utrymmen för att nå en föreskriven nödutgång från ett passagerarsäte, skall dörren eller förhänget vara försett med en anordning som håller dörren eller förhänget i öppet läge.

d) En skylt på varje inre dörr eller intill ett förhänge som utgör väg till nödutgång för passagerare, som anger att dörren eller förhänget skall säkras i öppet läge under start och landning.

e) Ett hjälpmedel för samtliga besättningsmedlemmar för att öppna varje dörr som normalt är tillgänglig för passagerare och som kan låsas av passagerare.

OPS 1.745

Förbandslådor

a) En operatör får inte bruka ett flygplan om det inte är utrustat med förbandslådor som är lätt åtkomliga för användning och till följande antal:

Antal installerade passagerarsäten	Antal förbandslådor som krävs
0 till 99	1
100 till 199	2
200 till 299	3
300 och fler	4

b) En operatör skall säkerställa att förbandslådorna

1. kontrolleras periodiskt för att bekräfta, så långt möjligt, att innehållet bibehålls i det skick som är nödvändigt för att de skall kunna användas och att de

2. fylls på regelbundet, i enlighet med instruktioner på deras påskrifter, eller som omständigheterna motiverar.

OPS 1.755

Sjukvårdssats för nödsituationer

a) En operatör får inte bruka ett flygplan vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av fler än 30 passagerare om det inte är utrustat med en sjukvårdssats för nödsituationer, om det i någon punkt längs den planerade flygvägen befinner sig mer än 60 minuters flygtid (vid normal marschfart) från en flygplats vid vilken kvalificerad medicinsk hjälp kan förväntas vara tillgänglig.

b) Befälhavaren skall säkerställa att läkemedel inte handhas av andra än kvalificerade läkare, sjuksköterskor eller på liknande sätt kvalificerad personal.

c) *Villkor för transport*

1. Sjukvårdssatsen för nödsituationer skall vara damm- och fuktsäker och skall transporteras under säkra förhållanden och där det är praktiskt möjligt i cockpit.

2. Operatören skall tillse att sjukvårdssatserna

i) kontrolleras periodiskt för att bekräfta, så långt möjligt, att innehållet bibehålls i det skick som är nödvändigt för att det skall kunna användas på avsett sätt och

ii) att de fylls på regelbundet, i enlighet med instruktioner på deras påskrifter, eller som omständigheterna motiverar.

OPS 1.760

Syrgas – första hjälpen

a) En operatör får inte bruka ett flygplan försett med tryckkabin på höjder över 25 000 ft när det krävs att en kabinbesättningsmedlem skall finnas ombord, om det inte är utrustat med ett förråd av ren syrgas för passagerare som av fysiologiska skäl kan behöva syrgas efter en förlust av kabintrycket. Mängden syrgas skall beräknas genom att använda ett medelflöde av minst 3 liter/minut/person under standardförhållanden (STPD – Standard Temperature Pressure Dry) och som ges under hela flygningen efter förlust av kabintrycket på kabintryckshöjder över 8 000 ft till minst 2 % av passagerarna ombord, dock inte i något fall till mindre än en person. Det skall finnas ett tillräckligt antal fördelningsenheter, dock inte i något fall mindre än två, och med möjlighet för kabinbesättningen att använda förrådet.

b) Den mängd syrgas för första hjälpen som krävs för en särskild flygning skall bestämmas på grundval av tryckhöjder i kabinen och flygtid, som står i överensstämmelse med de operativa procedurer som fastställts för varje verksamhet och sträcka.

c) Den syrgasutrustning som tillhandahålls skall kunna ge ett flöde till varje användare av minst fyra liter per minut, STPD. Åtgärder får vidtas för att minska flödet till lägst två liter per minut, STPD, oavsett höjd.

OPS 1.770

Extra syrgas – flygplan med tryckkabin

(Se tillägg 1 till OPS 1.770)

a) *Allmänt*

1. En operatör får inte bruka ett flygplan med tryckkabin på tryckhöjder över 10 000 ft om det inte är försett med extra syrgasutrustning som kan lagra och fördela den syrgas som krävs i denna paragraf.

2. Erforderlig mängd extra syrgas skall bestämmas på grundval av tryckhöjd i kabinen, flygtid och antagandet att ett fel på kabintrycket kommer att ske på den tryckhöjd eller punkt på flygningen som är mest kritisk med avseende på syrgasbehov och att, efter felet, flygplanet kommer att sjunka i enlighet med nödförfaranden i flyghandboken (AFM) ner till en säker höjd för den sträcka som skall flygas och som medger fortsatt säker flygning och landning.

3. Efter ett fel på kabintrycket skall tryckhöjden i kabinen antas vara densamma som flygplanets tryckhöjd, om det inte har visats för myndigheten att inget sannolikt fel på kabinen eller på trycksystemet kommer att resultera i en tryckhöjd i kabinen som är lika stor som flygplanets tryckhöjd. Under dessa omständigheter får den demonstrerade maximala tryckhöjden för kabinen användas som grund för bestämning av syrgasförråd.

b) *Krav på syrgasutrustning och försörjning*

1. Flygbesättningsmedlemmar

i) Varje flygbesättningsmedlem i tjänst i cockpit skall förses med extra syrgas i enlighet med tillägg 1. Om alla som intar säten i cockpit förses med syrgas från flygbesättningens syrgasförråd skall de betraktas som flygbesättningsmedlemmar med tjänst i cockpit vad avser syrgasförsörjning. De som intar säten i cockpit och inte försörjs av flygbesättningens förråd skall betraktas som passagerare vad avser syrgasförsörjning.

ii) Flygbesättningsmedlemmar som inte innefattas av stycke b.1 i ovan, skall betraktas som passagerare vad avser syrgasförsörjning.

iii) Syrgasmasker skall vara placerade så att de omedelbart kan nås av flygbesättningsmedlemmarna när de befinner sig på sina tjänstgöringsplatser.

iv) Syrgasmasker som skall användas av flygbesättningsmedlemmar i flygplan med tryckkabin som brukas på tryckhöjder över 25 000 ft, skall vara av snabbt applicerbar masktyp (Quick donning type).

2. Kabinbesättningsmedlemmar, extra besättningsmedlemmar och passagerare

i) Kabinbesättningsmedlemmar och passagerare skall förses med extra syrgas i enlighet med tillägg 1, utom när stycke v nedan gäller. Kabinbesättningsmedlemmar som medföljer utöver det minsta antalet besättningsmedlemmar som krävs och extra besättningsmedlemmar skall betraktas som passagerare vad avser syrgasförsörjning.

ii) Flygplan som avses brukas på tryckhöjder över 25 000 ft skall vara försedda med tillräckligt antal reservuttag och masker och/eller tillräckligt antal portabla syrgasenheter med masker för att användas av alla kabinbesättningsmedlemmar som krävs. Reservuttag och/eller portabla syrgasenheter skall fördelas jämnt över kabinen för att säkerställa omedelbar tillgång till syrgas för varje kabinbesättningsmedlem som krävs, oavsett dennes placering vid tiden för fel på kabintrycket.

iii) Flygplan som avses brukas på tryckhöjder över 25 000 ft skall vara försedda med utrustning för fördelning av syrgas som är ansluten till syrgasuttag och omedelbart tillgänglig för varje person oavsett var denne sitter. Det totala antalet sådana enheter och uttag skall överskrida antalet säten med minst 10 %. De extra enheterna skall fördelas jämnt över kabinen.

iv) Flygplan som avses brukas på tryckhöjder över 25 000 ft eller som, om de brukas på eller under 25 000 ft, inte kan sjunka säkert inom 4 minuter till 13 000 ft och för vilka det första individuella luftvärdighetsbeviset utfärdades den 9 november 1998 eller senare, skall vara försedda med syrgasutrustning som kan utlösas automatiskt och som är omedelbart tillgänglig för varje person oavsett var denne sitter. Det totala antalet sådana enheter och uttag skall överskrida antalet säten med minst 10 %. De extra enheterna skall fördelas jämnt över kabinen.

v) De krav på syrgasförsörjning som specificeras i tillägg 1, får reduceras för flygplan som inte är certifierade för flygning över 25 000 ft till att gälla den totala flygtiden då kabintryckshöjden är mellan 10 000 ft och 13 000 ft för alla kabinbesättningsmedlemmar som krävs och för minst 10 % av passagerarna, om flygplanet i alla punkter längs den sträcka som skall flygas kan sjunka säkert inom 4 minuter till en kabintryckshöjd av 13 000 ft.

OPS 1.775

Extra syrgas – flygplan utan tryckkabin

(Se tillägg 1 till OPS 1.775)

a) *Allmänt*

1. En operatör får inte bruka ett flygplan utan tryckkabin på höjder över 10 000 ft om det inte är försett med utrustning för extra syrgas, som kan lagra och fördela den syrgas som krävs.

2. Mängden extra syrgasförråd för inandning som behövs för en viss verksamhet skall bestämmas på grundval av flyghöjder och flygtid som står i överensstämmelse med de operativa procedurer som fastställts för varje verksamhet i drifthandboken och med de sträckor som skall flygas samt med nödprocedurerna specificerade i drifthandboken.

3. Ett flygplan som avses brukas på tryckhöjder över 10 000 ft skall vara försett med utrustning som kan lagra och fördela den syrgas som krävs.

b) *Krav på syrgasförsörjning*

1. Flygbesättningsmedlemmar

Varje flygbesättningsmedlem i tjänst i cockpit skall förses med extra syrgas i enlighet med tillägg 1. Om alla som intar säten i cockpit förses med syrgas från flygbesättningens syrgasförråd skall de betraktas som flygbesättningsmedlemmar med tjänst i cockpit vad avser syrgasförsörjning.

2. Kabinbesättningsmedlemmar, extra kabinbesättningsmedlemmar och passagerare

Kabinbesättningsmedlemmar och passagerare skall förses med syrgas i enlighet med tillägg 1. Kabinbesättningsmedlemmar som medförs utöver det minsta antal kabinbesättningsmedlemmar som föreskrivs och extra besättningsmedlemmar, skall betraktas som passagerare vad avser syrgasförsörjning.

OPS 1.780

Andningsskydd för besättningen

a) En operatör får inte bruka ett flygplan med tryckkabin eller, efter den 1 april 2000, ett flygplan utan tryckkabin som har en maximal certifierad startmassa som överstiger 5 700 kg eller vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av fler än 19 passagerare om det inte har följande:

1. Utrustning för att skydda ögonen, näsan och munnen på varje flygbesättningsmedlem som tjänstgör i cockpit och för att ge syrgas under en period av minst 15 minuter. Tillförseln till andningsskyddet får ske från den extra syrgas som krävs i OPS 1.770 b.1 eller OPS 1.775 b.1. När flygbesättningen är fler än en och kabinbesättning inte medföljer skall därutöver portabelt andningsskydd medföras för att skydda ögonen, näsan och munnen på en medlem av flygbesättningen och för att ge andningsgas under en period av minst 15 minuter.

2. Tillräckligt antal portabla andningsskydd för att skydda ögonen, näsan och munnen på alla föreskrivna kabinbesättningsmedlemmar och för att ge andningsgas under en period av minst 15 minuter.

b) Andningsskydd för flygbesättningen skall vara lämpligt placerade i cockpit och vara lätt åtkomliga för omedelbar användning av varje föreskriven flygbesättningsmedlem från tilldelad tjänstgöringsplats.

c) Andningsskydd för kabinbesättningen skall vara installerade intill varje föreskriven kabinbesättningsmedlems tjänstgöringsplats.

d) Ytterligare ett, lätt åtkomligt portabelt andningsskydd skall finnas och vara placerat vid eller nära intill de handbrandsläckare som krävs enligt OPS 1.790 c och d med det undantaget att i de fall brandsläckarna är placerade inne i ett lastutrymme skall andningsskyddet vara stuvat utanför men intill ingången till det utrymmet.

e) Andningsskydd får inte förhindra kommunikation som är föreskriven i OPS 1.685, OPS 1.690, OPS 1.810 och OPS 1.850.

OPS 1.790

Handbrandsläckare

En operatör får inte bruka ett flygplan om inte handbrandsläckare finns tillgängliga för användning i besättnings- och passagerarutrymmen och, i tillämpliga fall, i lastutrymmen och pentryn enligt följande:

a) Typ och mängd av släckningsmedel skall vara lämpligt för de slag av bränder som kan antas inträffa i det utrymme där brandsläckaren är avsedd att användas och skall, för personalutrymmen, vara sådant att det begränsar risken för giftiga gaskoncentrationer.

b) Minst en handbrandsläckare som innehåller Halon 1211 (bromkloridfluormetan, CBrClF2) eller likvärdigt släckningsmedel, skall vara lämpligt placerad i cockpit för användning av flygbesättningen.

c) Minst en handbrandsläckare skall vara placerad i, eller vara lätt åtkomlig för användning i varje pentry som inte är beläget på samma nivå som flygplanets huvudsakliga passagerarutrymme.

d) Minst en lätt åtkomlig handbrandsläckare skall finnas tillgänglig för användning i varje last- eller bagageutrymme av klass A eller klass B och i varje lastutrymme av klass E som är åtkomligt för besättningsmedlemmar under flygning.

e) Minst följande antal handbrandsläckare skall finnas lämpligt placerade i passagerarutrymmet:

Godkänd kabinkonfiguration	Antal handbrandsläckare
7 till 30	1
31 till 60	2
61 till 200	3
201 till 300	4
301 till 400	5
401 till 500	6
501 till 600	7
601 eller fler	8

När två eller flera brandsläckare krävs, skall de fördelas jämnt i passagerarutrymmet.

f) Minst en av de föreskrivna brandsläckarna som är placerad i passagerarutrymmet på ett flygplan vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av minst 31 och högst 60 passagerare, samt minst två av brandsläckarna som är placerade i passagerarutrymmet på ett flygplan vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av 61 eller fler passagerare, skall innehålla Halon 1211 (bromkloridfluormetan, $CBrClF_2$) eller likvärdigt släckningsmedel.

OPS 1.795

Katastrofyxor och kofötter

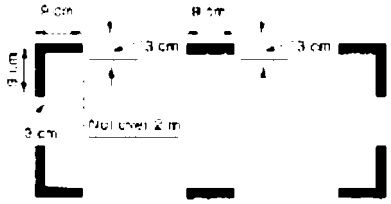
a) En operatör får inte bruka ett flygplan som har en maximal certifierad startmassa som överstiger 5 700 kg eller vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av fler än 9 passagerare om det inte är utrustat med minst en katastrofyxa eller kofot placerad i cockpit. Om flygplanets godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av fler än 200 passagerare skall ytterligare en katastrofyxa eller kofot medföras och vara placerad i eller nära det pentry som ligger längst bak.

b) Katastrofyxor och kofötter som är placerade i passagerarutrymmet får inte vara synliga för passagerarna.

OPS 1.800

Märkning av områden lämpliga för inbrytning

Om förutbestämda områden, som är lämpliga för inbrytning av räddningspersonal i en nödsituation, finns tillgängliga på flygplanskroppen, skall en operatör säkerställa att sådana områden markeras på sätt som visas nedan. Färgen på markeringarna skall vara röd eller gul och om nödvändigt skall de vara konturmålade i vitt för att ge kontrast till bakgrunden. Om hörnmarkeringarna är åtskilda med mer än 2 meter skall mellanliggande linjer om 9 cm × 3 cm tilläggas så att avståndet mellan närliggande markeringar inte överstiger 2 meter.



OPS 1.805

Hjälpmedel för nödutrymning

a) En operatör får inte bruka ett flygplan vars passagerarnödutgångar har tröskelhöjder

1. som är mer än 1,83 m (6 ft) över marken när flygplanet är på marken med landstället utfällt, eller

2. som skulle vara mer än 1,83 m (6 ft) över marken efter ett landställsbrott eller efter ett misslyckat försök att fälla ut ett eller flera av landställsbenen och för vilket den första ansökan om typcertifikat gjordes den 1 april 2000 eller senare,

om det inte har utrustning eller anordningar tillgängliga vid varje utgång, för vilka stycke 1 eller 2 gäller, som gör det möjligt för passagerare och besättning att säkert nå marken i en nödsituation.

b) Sådan utrustning eller sådana anordningar behöver inte finnas vid nödutgångar belägna över en vinge om den angivna platsen på flygplanet, där den särskilda utrymningsvägen slutar, är mindre än 1,83 m (6 ft) över marken när flygplanet står på marken med landstället utfällt och klaffarna i läge för start eller landning, varvid det klaffläge skall gälla som är högst över marken.

c) I flygplan för vilka det krävs en separat nödutgång för flygbesättningen och

1. för vilka nödutgångens lägsta punkt är mer än 1,83 m (6 ft) över marken med landstället utfällt eller

2. för vilka den första ansökan om typcertifikat gjordes den 1 april 2000 eller senare och nödutgången skulle vara mer än 1,83 m (6 ft) över marken efter ett landställsbrott eller efter ett misslyckat försök att fälla ut ett eller flera av landställsbenen,

skall det finnas en anordning som hjälper flygbesättningsmedlemmarna att säkert ta sig ner och nå marken i en nödsituation.

OPS 1.810

Megafoner

En operatör får inte bruka ett flygplan vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av fler än 60 passagerare och transportera en eller flera passagerare om det inte är utrustat med bärbara batteridrivna megafoner lätt åtkomliga för användning av besättningsmedlemmarna under en nödutrymning, till följande antal:

1. För varje passagerardäck

Kabinkonfiguration	Föreskrivet antal megafoner
61 till 99	1
100 eller fler	2

2. För flygplan med mer än ett passagerardäck krävs, vid alla tillfällen när det totala antalet passagerarsäten är mer än 60, minst 1 megafon.

OPS 1.815

Nödbelysning

a) En operatör får inte bruka ett flygplan för transport av passagerare vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av fler än 9 passagerare, om det inte är utrustat med ett system för nödbelysning med oberoende kraftförsörjning för att underlätta utrymningen av flygplanet. Systemet för nödbelysning skall inkludera:

1. För flygplan vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av fler än 19 passagerare

i) utrustning för allmän belysning i kabinen,

ii) invändig belysning av områden med nödutgångar i golvhöjd och

iii) belysta markeringar av nödutgångar och anvisningsskyltar.

iv) För flygplan vars ansökan om typcertifikatet eller motsvarande registrerades före den 1 maj 1972, krävs vid flygning under mörker yttre nödbelysning vid alla nödutgångar belägna över en vinge och vid utgångar försedda med hjälpmedel för att ta sig ner.

v) För flygplan vars ansökan om typcertifikatet eller motsvarande registrerades den 1 maj 1972 eller senare, krävs vid flygning under mörker yttre nödbelysning vid alla nödutgångar avsedda för passagerare.

vi) För flygplan vars typcertifikat först utfärdades den 1 januari 1958 eller senare, krävs i passagerarutrymmen system för markering av evakueringsväg nära golvet.

2. För flygplan vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av högst 19 passagerare och som är certifierade enligt JAR-25 eller enligt de tillämpbara kraven på flygplan i kategorierna allmän-, bruks-, konst- och matarflyg krävs,

i) utrustning för allmän belysning i kabinen,

ii) invändig belysning av områden med nödutgångar och

iii) belysta markeringar av nödutgångar och anvisningsskyltar.

3. För flygplan vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av högst 19 passagerare och som inte är certifierade enligt JAR-25 eller enligt de tillämpbara kraven på flygplan i kategorierna allmän-, bruks-, konst- och matarflyg krävs en utrustning för allmän belysning i kabinen.

b) Efter den 1 april 1998 får en operatör, för passagerartransport under mörker, inte bruka ett flygplan vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av högst 9 passagerare, om det inte är utrustat med en utrustning för allmän belysning i kabinen för att underlätta utrymningen av flygplanet. Systemet får använda takbelysning eller andra redan monterade belysningsutrustningar i flygplanet, som kan fortsätta fungera efter det att flygplanets batteri har stängts av.

OPS 1.820

Automatisk nödradiosändare

a) En operatör får inte bruka ett flygplan om det inte är utrustat med en automatisk nödradiosändare (ELT) monterad på flygplanet på ett sådant sätt att sannolikheten för att ELT skall sända en sökbar signal i händelse av ett haveri är den största möjliga och att möjligheten för nödradiosändning vid varje annan tidpunkt är den minsta möjliga.

b) Operatören skall säkerställa att nödradiosändaren kan sända på de nödfrekvenser som föreskrivs i ICAO Annex 10.

OPS 1.825

Flytvästar

a) *Landflygplan*

En operatör får inte bruka ett landflygplan

1. för verksamhet över vatten och på ett avstånd överstigande 50 NM från land eller

2. vid start eller landning på en flygplats där start- eller inflygningsvägen är förlagd över vatten på sådant sätt att i händelse av ett missöde en landning på vatten vore sannolik,

om det inte är utrustat med flytvästar, försedda med ljus för att lokalisera överlevande, för varje person ombord. Varje flytväst skall vara placerad där den är lätt åtkomlig från den persons sitt- eller liggplats för vars användning den är avsedd. Flytvästar för barn under 2 år får ersättas av andra godkända flythjälpmedel försedda med ljus för att lokalisera överlevande.

b) *Sjö- och amfibieflygplan*

En operatör får inte bruka ett sjö- eller amfibieflygplan på vatten om det inte, för varje person ombord, är utrustat med flytvästar försedda med ljus för att lokalisera överlevande. Varje flytväst skall vara placerad där den är lätt åtkomlig från den persons sitt- eller liggplats för vars användning den är avsedd. Flytvästar för barn under 2 år får ersättas av andra godkända flythjälpmedel försedda med ljus för att lokalisera överlevande.

OPS 1.830

Livbåtar och överlevnads-ELT för utsträckt flygning över vatten

a) Vid flygning över vatten får en operatör inte bruka ett flygplan på ett avstånd från land, lämpligt för nödlandning, som är större än vad som motsvarar

1. 120 minuters flygning med marschfart eller 400 NM, varav det minsta avståndet skall tillämpas, i fråga om flygplan som kan fortsätta flygningen till en flygplats när kritisk(a) motor(er) har slutat att fungera i någon punkt längs sträckan eller planerade avvikelser från denna eller

2. 30 minuters flygning med marschfart eller 100 NM, varav det minsta avståndet skall tillämpas, i fråga om alla andra flygplan, om inte den utrustning som specificeras i stycke b och c nedan medförs.

b) Tillräckligt antal livbåtar för att rymma samtliga personer ombord. Om det inte finns extra livbåtar med tillräcklig kapacitet, skall livbåtarna ha en flytförmåga och sittkapacitet utöver livbåtarnas angivna kapacitet som är tillräcklig för att rymma samtliga flygplanets ombordvarande i händelse av förlust av en livbåt med den största angivna kapaciteten. Livbåtarna skall vara utrustade med

1. ljus för att lokalisera överlevande och

2. livräddningsutrustning, inkluderande hjälpmedel för att uppehålla livet, anpassad till den flygning som skall utföras.

c) Minst två nödradiosändare för överlevnad (ELT) som kan sända på de nödfrekvenser som föreskrivs i ICAO Annex 10, Volym V, kapitel 2.

OPS 1.835

Överlevnadsutrustning

En operatör får inte bruka ett flygplan över områden inom vilka flygräddningstjänst skulle bli särskilt svår, om det inte är utrustat med följande:

a) Signalutrustning för att avge de pyrotekniska nödsignaler som anges i ICAO Annex 2.

b) Minst två nödradiosändare för överlevnad (ELT) som kan sända på de nödfrekvenser som föreskrivs i ICAO Annex 10, Volym V, kapitel 2.

c) Ytterligare överlevnadsutrustning för den sträcka som skall flygas med hänsyn till antalet personer ombord

med det undantaget att den utrustning som specificeras i stycke c inte behöver medföras om flygplanet antingen

1. blir kvar inom ett avstånd från ett område där flygräddningstjänst inte är särskilt svår, som motsvarar

   i) 120 minuters flygning vid marschfart med en motor ur funktion, i fråga om flygplan som kan fortsätta flygningen till en flygplats när kritisk(a) motor(er) har upphört att fungera i någon punkt längs sträckan eller planerade avvikelser från denna eller

   ii) 30 minuters flygning vid marschfart i fråga om alla andra flygplan,

   eller

2. i fråga om flygplan certifierade enligt JAR-25 eller motsvarande, inte avlägsnar sig mer än vad som motsvarar 90 minuters flygning vid marschfart från ett område på vilket det är lämpligt att utföra en nödlandning.

OPS 1.840

Sjö- och amfibieflygplan – diverse utrustning

En operatör får inte bruka ett sjö- och amfibieflygplan på vatten om det inte är utrustat med

1. ett ankare och annan utrustning som är nödvändig för att underlätta förtöjning, ankring eller manövrering av luftfartyget på vatten och som är lämplig i fråga om storlek, vikt och hanteringsegenskaper och

2. utrustning för att i tillämpliga fall avge de ljudsignaler som är föreskrivna i de internationella bestämmelserna för att förhindra kollisioner till sjöss.

Tillägg 1 till OPS 1.770

Syrgas – minimikrav på extra syrgas för flygplan med tryckkabin under och efter nödnedgång (Anm. 1)

Tabell 1

a)	b)
Försörjning till	Varaktighet och kabintryckshöjd
1. Alla som under tjänstgöring intar säten i cockpit	Under hela flygtiden när kabintryckshöjden överstiger 13 000 ft och under hela flygtiden när kabintryckshöjden överstiger 10 000 ft men inte 13 000 ft efter de 30 första minuterna på dessa höjder, dock aldrig mindre än: i) 30 minuter för flygplan som är certifierade att flyga på höjder som inte överstiger 25 000 ft (Anm. 2) ii) 2 timmar för flygplan som är certifierade att flyga på höjder som inte överstiger 25 000 ft (Anm. 3).
2. Alla erforderliga kabinbesättningsmedlemmar	Under hela flygtiden när kabintryckshöjden överstiger 13 000 ft, dock inte mindre än 30 minuter (Anm. 2) och under hela flygtiden när kabintryckshöjden är högre än 10 000 ft men inte överstiger 13 000 ft efter de 30 första minuterna på dessa höjder.
3. 100 % av passagerarna (Anm. 5)	Under hela flygtiden när kabintryckshöjden överstiger 15 000 ft men aldrig mindre än 10 minuter (Anm. 4).
4. 30 % av passagerarna (Anm. 5)	Under hela flygtiden när kabintryckshöjden överstiger 14 000 ft men inte 15 000 ft.
5. 10 % av passagerarna (Anm. 5)	Under hela flygtiden när kabintryckshöjden överstiger 10 000 ft men inte 14 000 ft efter de första 30 minuterna på dessa höjder.

Anm. 1: Syrgasförsörjningen skall ta hänsyn till kabintryckshöjden och sjunkprofilen för aktuella sträckor.

Anm. 2: Föreskrivet minimiförråd är den mängd syrgas som är nödvändig för en nedgång med konstant sjunkhastighet från flygplanets certifierade tjänstetopphöjd till 10 000 ft under 10 minuter följt av 20 minuters flygning på 10 000 ft.

Anm. 3: Föreskrivet minimiförråd är den mängd syrgas som är nödvändig för en nedgång med konstant sjunkhastighet från flygplanets certifierade tjänstetopphöjd till 10 000 ft under 10 minuter följt av 110 minuters flygning på 10 000 ft. Den syrgas som krävs i OPS 1.780 a.1 får inkluderas vid bestämning av erforderligt förråd.

Anm. 4: Föreskrivet minimiförråd är den mängd syrgas som är nödvändig för en nedgång med konstant sjunkhastighet från flygplanets certifierade tjänstetopphöjd till 15 000 ft.

Anm. 5: I denna tabell avses med passagerare det verkliga antal passagerare som medförs inklusive barn under 2 år.

Tillägg 1 till OPS 1.775

Extra syrgas för flygplan utan tryckkabin

Tabell 1

a)	b)
Försörjning till	Varaktighet och tryckshöjd
1. Alla som under tjänstgöring intar säten i cockpit	Hela flygtiden på tryckhöjder som överstiger 10 000 ft
2. Alla erforderliga kabinbesättningsmedlemmar	Hela flygtiden på tryckhöjder som överstiger 13 000 ft och för varje tidsperiod som överskrider 30 minuter på tryckhöjder som överstiger 10 000 ft men inte 13 000 ft.
3. 100 % av passagerarna (se anm.)	Hela flygtiden på tryckhöjder som överstiger 13 000 ft.
4. 10 % av passagerarna (se anm.)	Hela flygtiden efter 30 minuter på tryckhöjder som överstiger 10 000 ft men inte 13 000 ft.

Anm.: I denna tabell avses med passagerare det verkliga antal passagerare som medförs inklusive spädbarn under 2 år.

AVSNITT L

KOMMUNIKATIONS- OCH NAVIGERINGSUTRUSTNING

OPS 1.845

Inledning

a) En operatör skall säkerställa att en flygning inte påbörjas om inte den kommunikations- och navigeringsutrustning som krävs i detta avsnitt är:

1. Godkänd och installerad i enlighet med för dem tillämpliga bestämmelser inklusive minimistandard för prestanda samt drift- och luftvärdighetsbestämmelserna.

2. Installerad så att ett fel i en enskild enhet, som krävs antingen för kommunikations- eller navigeringsändamål eller för båda, inte resulterar i ett fel i en annan enhet som krävs för kommunikations- eller navigeringsändamål.

3. I funktionsdugligt skick för den art av verksamhet som utövas med undantag för vad som anges i MEL (ref. OPS 1.030).

4. Anordnad så att utrustningen, om den skall användas av en flygbesättningsmedlem från dennes plats under flygning, är användbar utan svårighet därifrån. När en enskild utrustningsenhet skall användas av mer än en flygbesättningsmedlem skall den vara installerad så att utrustningen är användbar utan svårighet från varje plats där utrustningen skall kunna användas.

b) Minimistandarder för kommunikations- och navigeringsutrustning är de som föreskrivs i tillämpliga JTSO (Joint Technical Standard Orders), förtecknade i JAR-TSO, om inte andra standarder för prestanda föreskrivs i drift- eller luftvärdighetsbestämmelserna. Kommunikations- och navigeringsutrustning som uppfyller andra konstruktions- och prestandaspecifikationer än JTSO då OPS träder ikraft får fortsätta att användas eller installeras, om inte ytterligare krav föreskrivs i detta avsnitt. Kommunikations- och navigeringsutrustning som redan har godkänts behöver inte uppfylla en reviderad JTSO eller en reviderad specifikation annan än JTSO, om det inte föreskrivs att den är retroaktiv.

OPS 1.850

Radioutrustning

a) En operatör får inte bruka ett flygplan om det inte är utrustat med radioutrustning i den omfattning som krävs för det slag av verksamhet som utövas.

b) När två av varandra oberoende (separata och kompletta) radiosystem krävs i detta avsnitt, skall varje system ha en oberoende antenninstallation utom i de fall då fast monterade antenner används, som inte är av wiretyp eller andra antenninstallationer med likvärdig tillförlitlighet, varvid endast en antenn krävs.

c) Den radiokommunikationsutrustning som krävs för att uppfylla stycke a ovan skall ge möjlighet till kommunikation även på nödfrekvensen för luftfart 121,5 MHz.

OPS 1.855

Audioväljarpanel

En operatör får inte bruka ett flygplan enligt IFR om det inte är utrustat men en audioväljarpanel som är åtkomlig för varje föreskriven flygbesättningsmedlem.

OPS 1.860

Radioutrustning för verksamhet enligt VFR på sträckor där navigering sker genom visuella referenser till marken

En operatör får inte bruka ett flygplan enligt VFR på sträckor där navigering kan ske genom visuella referenser till marken, om det inte är utrustat med radioutrustning (kommunikations- och SSR-transponderutrustning) som är nödvändig för att under normala förhållanden kunna uppfylla följande:

a) Kommunicera med lämpliga markstationer.

b) Kommunicera med lämpliga enheter för flygtrafikkontroll från varje punkt i kontrollerat luftrum inom vilket flygningar avses utföras.

c) Mottaga meteorologisk information.

d) Besvara SSR-frågor enligt de krav som gäller för den sträcka som flygs.

OPS 1.865

Kommunikations- och navigeringsutrustning för verksamhet enligt IFR eller enligt VFR på sträckor där navigeringen inte sker med visuella referenser till marken

a) En operatör får inte bruka ett flygplan enligt IFR eller enligt VFR på sträckor där navigeringen inte kan ske med visuella referenser till marken om flygplanet inte är utrustat med kommunikations- och navigeringsutrustning i enlighet med flygtrafikledningstjänstens krav i det (de) område(n) där verksamhet utövas.

b) *Radioutrustning*

En operatör skall säkerställa att radioutrustningen består av minst

1. två av varandra oberoende radiokommunikationssystem som är nödvändiga för att under normala förhållanden kunna kommunicera med lämplig markstation från varje punkt på sträckan inkluderande diversioner,

2. SSR-transponderutrustning enligt kraven för den sträcka där flygning utförs.

c) *Navigeringsutrustning*

En operatör skall säkerställa att navigeringsutrustning

1. omfattar minst

i) en VOR-mottagare, en ADF, en DME,

ii) en ILS eller MLS där ILS eller MLS krävs för användning vid inflygning,

iii) ett mottagningssystem för markeringsfyrar, där markeringsfyr krävs för navigeringsändamål vid inflygning,

iv) ett system för områdesnavigering, när områdesnavigering krävs för den sträcka där flygning utförs,

v) en extra DME på varje sträcka eller del därav, där navigering baseras på enbart DME-signaler,

vi) en extra VOR-mottagare på varje sträcka eller del därav, där navigering baseras på enbart VOR-signaler,

vii) en extra ADF på varje sträcka eller del därav, där navigering baseras på enbart NDB-signaler, eller

2. uppfyller den typ av navigeringsnoggrannhet (Required Navigation Performance, RNP type) som krävs för flygning i berört luftrum.

d) En operatör får bruka ett flygplan som inte är utrustat med den navigeringsutrustning som specificeras i stycke a.5 och/eller a.6 ovan, förutsatt att det är utrustat med alternativ utrustning som är godkänd av myndigheten för den sträcka där flygning utförs. Den alternativa utrustningens tillförlitlighet och noggrannhet skall tillåta säker navigering på den avsedda sträckan.

OPS 1.870

Extra navigeringsutrustning för flygning i MNPS-luftrum

a) En operatör får inte bruka ett flygplan i MNPS-luftrum om det inte är utrustat med navigeringsutrustning som uppfyller de minimikrav på navigeringsprestanda som föreskrivs i ICAO Doc 7030 benämnt 'Regional Supplementary Procedures'.

b) Den navigeringsutrustning som krävs i detta stycke skall kunna ses och användas av båda piloterna från deras tjänstgöringsplatser.

c) För flygning utan restriktioner i MNPS-luftrum skall ett flygplan vara utrustat med två av varandra oberoende system för långdistansnavigering (LRNS).

d) För flygning i MNPS-luftrum längs angivna, särskilda sträckor skall ett flygplan vara utrustat med ett system för långdistansnavigering (LRNS), om inte annat anges.

OPS 1.872

Utrustning för flygning i luftrum där reducerade vertikala separationsminima (RVSM) tillämpas

(Se även OPS 1.241)

En operatör skall säkerställa att flygplan som flygs i RVSM-luftrum är utrustade med

1. två av varandra oberoende höjdvarningssystem,

2. ett höjdvarningssystem,

3. ett automatiskt system för höjdhållning och

4. en SSR transponder med höjdrapporteringssystem som kan anslutas till det höjdmätarsystem som är i användning för höjdhållning.

AVSNITT M

FLYGPLANSUNDERHÅLL

OPS 1.875

Allmänt

a) En operatör får inte bruka ett flygplan om det inte är underhållet och förklarat tjänstdugligt av en organisation som är vederbörligen godkänd/godtagen i enlighet med JAR-145, med det undantaget att tillsyn före flygning inte nödvändigtvis behöver utföras av JAR-145-organisationen.

b) I detta avsnitt föreskrivs de krav på flygplansunderhåll som är nödvändiga för att uppfylla bestämmelserna för certifiering av operatörer i OPS 1.180.

OPS 1.880

Terminologi

Följande definitioner ur JAR-145 skall tillämpas i detta avsnitt:

a) Tillsyn före flygning: betyder inspektion utförd före flygning för att säkerställa att flygplanet är i skick för den avsedda flygningen. Den innefattar inte åtgärdande av fel.

b) Godkänd standard: betyder en standard för tillverkning/konstruktion/underhåll/kvalitet godkänd av myndigheten.

c) Godkänd av myndigheten: betyder godkänd av myndigheten direkt eller i enlighet med en procedur godkänd av myndigheten.

OPS 1.885

Ansökan om och godkännande av operatörens underhållssystem

a) För godkännande av underhållssystemet skall en sökande, när det gäller det första utfärdandet, en ändring eller en förnyelse av ett drifttillstånd, inkomma med de dokument som specificeras i OPS 1.185 b.

b) En sökande av det första utfärdandet, en ändring eller en förnyelse av ett drifttillstånd, som uppfyller bestämmelserna i detta avsnitt i kombination med en vederbörligen godkänd/godtagen beskrivning av underhållsorganisationen enligt JAR-145, är berättigad till ett myndighetsgodkännande av underhållssystemet.

Anm.: Detaljerade bestämmelser finns i OPS 1.180 a.3 och OPS 1.180 b, och i OPS 1.185.

OPS 1.890

Underhållsansvar

a) En operatör skall säkerställa flygplanets luftvärdighet och tjänstdugligheten hos såväl drifts- som nödutrustning genom att

1. utföra tillsyn före flygning,

2. åtgärda varje fel och skada, som har inverkan på verksamhetens säkerhet, till en godkänd standard, med hänsyn tagen till minimiutrustningslistan (MEL) och listan över konfigurationsavvikelser (CDL) om sådana finns för flygplanstypen,

3. utföra allt underhåll i enlighet med operatörens godkända program för flygplansunderhåll som specificeras i OPS 1.910,

4. analysera effektiviteten i operatörens godkända program för flygplansunderhåll,

5. iaktta varje operativt direktiv, luftvärdighetsdirektiv och varje annat krav som rör fortsatt luftvärdighet och som förklarats obligatoriskt av myndigheten, och

6. utföra modifieringar i enlighet med godkänd standard och för icke-obligatoriska modifieringar upprätta en policy för deras införande.

b) Operatören skall säkerställa att luftvärdighetsbeviset för varje flygplan som brukas förblir gällande med avseende på

1. kraven i stycke a ovan,

2. varje förfallodatum som anges i beviset och

3. varje annat underhållsvillkor som anges i beviset.

c) De krav som anges i stycke a ovan skall fullgöras i enlighet med procedurer som är godtagbara för myndigheten.

OPS 1.895

Ledning av underhållsverksamheten

a) En operatör skall vara vederbörligen godkänd i enlighet med JAR-145, för att fullgöra de krav som anges i OPS 1.890 a.2, 3, 5 och 6 utom i de fall då myndigheten är förvissad om att underhållet genom avtal kan utföras av en vederbörligt godkänd/godtagen JAR-145-organisation.

b) Operatören skall anställa en person eller en grupp av personer som kan godtas av myndigheten, för att säkerställa att allt underhåll utförs i rätt tid till godkänd standard, så att de krav på underhållsansvar som föreskrivs i OPS 1.890 uppfylls och för att säkerställa funktionen hos det kvalitetssystem som krävs i OPS 1.900. Personen, eller i förekommande fall den överordnade personen, är den utsedde befattningshavare som det hänvisas till i OPS 1.175 i.2.

c) När operatören inte är vederbörligen godkänd i enlighet med JAR-145, skall överenskommelse träffas med en sådan organisation, för att uppfylla de krav som specificeras i OPS 1.890 a.2, 3, 5 och 6. Ett skriftligt underhållsavtal skall träffas mellan operatören och den enligt JAR-145 godkända/godtagbara underhållsorganisationen, i vilket det detaljerat skall anges de funktioner som anges i OPS 1.890 a.2, 3, 5 och 6 och som definierar kvalitetsfunktionernas stöd enligt OPS 1.900. Detta avtal liksom alla ändringar, skall vara godtagbart för myndigheten. Myndigheten behöver inte godkänna de kommersiella delarna av ett underhållsavtal.

d) Operatören skall tillhandahålla ändamålsenliga och lämpligt belägna kontorsutrymmen för den personal som anges i stycke b ovan.

OPS 1.900

Kvalitetssystem

a) För underhållsändamål skall operatörens kvalitetssystem, som krävs enligt OPS 1.035, dessutom omfatta minst följande funktioner:

1. Övervakning av att aktiviteterna i OPS 1.890 utförs enligt de godtagna procedurerna.

2. Övervakning av att allt kontrakterat underhåll utförs enligt kontraktet.

3. Övervakning av att kraven i detta avsnitt fortlöpande uppfylls.

b) När operatören är godkänd enligt JAR-145 får operatörens kvalitetssystem kombineras med det kvalitetssystem som krävs i JAR-145.

OPS 1.905

Operatörens handbok för styrning av underhåll (Operator's Maintenance Management Exposition)

a) En operatör skall ta fram en handbok för styrning av underhåll (MME), som innehåller detaljer om organisationsstrukturen och som innefattar,

1. den befattningshavare som utsetts att ansvara för det underhållssystem som krävs i OPS 1.175 i.2 och den person eller den grupp av personer som avses i OPS 1.895 b,

2. de procedurer som skall följas för att uppfylla underhållsansvaret i OPS 1.890 och kvalitetsfunktionerna i OPS 1.900, med undantaget att då operatören är vederbörligen godkänd som underhållsorganisation enligt JAR-145 får sådana detaljer inkluderas i JAR-145-beskrivningen.

b) Operatörens handbok för styrning av underhåll (MME) och varje efterföljande ändring skall godkännas av myndigheten.

OPS 1.910

Operatörens program för flygplansunderhåll

a) En operatör skall säkerställa att flygplanet underhålls i enlighet med operatörens program för flygplansunderhåll. Programmet skall i detalj beskriva allt underhåll som krävs inklusive underhållsintervaller. Krav på att programmet skall innehålla ett driftsäkerhetsprogram kommer att ställas, när myndigheten bedömer att ett sådant driftsäkerhetsprogram är nödvändigt.

b) Operatörens program för flygplansunderhåll och alla efterföljande ändringar i det skall godkännas av myndigheten.

OPS 1.915

Operatörens tekniska journal för flygplan

a) En operatör skall använda ett tekniskt journalsystem för flygplan som innehåller följande uppgifter för varje flygplan:

1. Information om varje flygning, som är nödvändig för att säkerställa fortsatt flygsäkerhet.

2. Gällande underhållsintyg för flygplan.

3. Gällande rapport om underhållsstatus som visar flygplanets underhållsläge i fråga om nästkommande och förskjutna (udda intervaller) underhåll, med det undantaget att myndigheten kan medge att rapporten förvaras på annan plats.

4. Alla kvarstående fel som påverkar användningen av flygplanet.

5. Alla nödvändiga instruktioner som rör underhållsåtgärder.

b) Det tekniska journalsystemet för flygplan och varje efterföljande ändring skall godkännas av myndigheten.

OPS 1.920

Dokumentation av underhåll

a) En operatör skall säkerställa att den tekniska journalen för flygplanet bevaras 24 månader efter datum för den sista noteringen.

b) Operatören skall säkerställa att ett system har upprättats, i en form som är godtagbar för myndigheten, för att förvara följande dokumentation under de tider som anges:

1. All detaljerad underhållsdokumentation för flygplanet och varje installerad flygplanskomponent – 24 månader efter det att underhållsintyg utfärdades för flygplanet eller flygplanskomponenten.

2. Den totala gångtiden och i tillämpliga fall antalet flygningar för flygplanet och alla tidsbegränsade flygplanskomponenter – 12 månader efter det att flygplanet permanent tagits ur tjänst.

3. Gångtiden och i tillämpliga fall antalet flygningar efter senaste översyn av flygplanet eller flygplanskomponenten som är underkastad en översynsperiod – till dess att översyn av flygplanet eller flygplanskomponenten har ersatts av en annan översyn av likvärdig omfattning och detaljeringsgrad.

4. Aktuell tillsynsstatus för flygplanet, så att överensstämmelse med operatörens godkända underhållsprogram kan fastställas – till dess att tillsynen av flygplanet eller flygplanskomponenten har ersatts av annan tillsyn av likvärdig omfattning och detaljeringsgrad.

5. Aktuell status beträffande luftvärdighetsdirektiv tillämpliga på flygplanet eller flygplanskomponenterna – 12 månader efter det att flygplanet permanent tagits ur tjänst.

6. Detaljerad information om aktuella modifieringar och reparationer på flygplanet, motor(er), propeller/propellrar och varje annan flygplanskomponent av vital betydelse för flygsäkerheten – 12 månader efter det att flygplanet permanent tagits ur tjänst.

c) När ett flygplan permanent överförs från en operatör till en annan operatör, skall operatören säkerställa att även den dokumentation som specificeras i stycke a och b överförs och att de föreskrivna tidsperioderna fortsätter att gälla för den nye operatören.

OPS 1.930

Drifttillståndets fortsatta giltighet vad gäller underhållssystemet

En operatör skall uppfylla OPS 1.175 och 1.180 för att säkerställa drifttillståndets fortsatta giltighet beträffande underhållssystemet.

OPS 1.935

Likvärdiga säkerhetsförhållanden

En operatör får inte införa alternativa procedurer till dem som föreskrivs i detta avsnitt om inte ett behov föreligger och om inte ett likvärdigt säkerhetsförhållande dessförinnan har godkänts med beaktande av det tillämpliga allmänna granskningsförfarandet samt att införandet har godkänts av myndigheten.

AVSNITT N

FLYGBESÄTTNING

OPS 1.940

Flygbesättningens sammansättning

(Se tillägg 1 och 2 till OPS 1.940)

a) En operatör skall säkerställa att

1. flygbesättningens sammansättning och antalet flygbesättningsmedlemmar på bestämda besättningsplatser överensstämmer med och inte understiger minimikravet i flyghandboken (AFM),

2. flygbesättningen innefattar ytterligare flygbesättningsmedlemmar när detta krävs på grund av verksamhetens art, och att den inte reduceras under det antal som anges i drifthandboken,

3. alla flygbesättningsmedlemmar innehar tillämpliga och gällande certifikat som är godtagbara för myndigheten, och att de har lämpliga kvalifikationer och är kompetenta att utföra de uppgifter som tilldelats dem,

4. förfaranden som är godtagbara för myndigheten är fastställda för att förhindra att oerfarna flygbesättningsmedlemmar bildar en besättning,

5. en pilot i flygbesättningen, kvalificerad som befälhavare (PIC) i enlighet med tillämpliga bestämmelser rörande certifiering av flygbesättning (FCL), är utsedd till befälhavare, vilken får överlämna ledningen av flygningen till en annan lämpligt kvalificerad pilot och

6. när en särskild systemoperatör krävs i AFM, flygbesättningen innefattar en besättningsmedlem som innehar certifikat för flygmaskinist eller är en lämpligt kvalificerad flygbesättningsmedlem som är godtagbar för myndigheten.

7. När flygbesättningsmedlemmar anlitas, som är egna företagare och/eller arbetar som frilans eller på deltid, skall operatören säkerställa att kraven i avsnitt N är uppfyllda. I detta avseende skall särskild uppmärksamhet ägnas det totala antalet flygplanstyper eller varianter som en flygbesättningsmedlem får flyga i kommersiella flygtransporter, vilket inte får överskrida kraven i OPS 1.980 och OPS 1.981, inklusive tjänstgöring hos en annan operatör.

b) *Minimibesättning för verksamhet enligt IFR eller under mörker*

För verksamhet enligt IFR eller under mörker skall operatören säkerställa att

1. i fråga om turbopropflygplan vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av fler än 9 passagerare och i fråga om alla jetflygplan, minimibesättningen är 2 piloter eller att

2. andra flygplan än de som omfattas av stycke b.1 ovan flygs i en-pilotsystem endast om kraven i tillägg 2 till OPS 1.940 är uppfyllda. Om kraven i tillägg 2 inte är uppfyllda är minimibesättningen 2 piloter.

OPS 1.945

Övergångsutbildning och kontroll

(Se tillägg 1 till OPS 1.945)

a) En operatör skall säkerställa att

1. en flygbesättningsmedlem genomgår utbildning för typbehörighet som uppfyller kraven för flygbesättningscertifikat vid övergång från en flygplanstyp till en annan typ eller klass för vilken ny typ- eller klassbehörighet krävs,

2. En flygbesättningsmedlem genomgår operatörens övergångsutbildning innan produktionsflygning utan övervakning påbörjas

   i) vid övergång till ett flygplan för vilken en ny typ- eller klassbehörighet krävs eller

   ii) vid byte av operatör.

3. Övergångsutbildning utförs av lämpligt kvalificerade personer i enlighet med en detaljerad utbildningsplan, som ingår i drifthandboken och är godtagbar för myndigheten.

4. Omfattningen av den utbildning som krävs i operatörens övergångsutbildning fastställs efter det att vederbörlig hänsyn tagits till flygbesättningsmedlemmens tidigare utbildning, registrerad i dennes utbildningsprotokoll såsom föreskrivs i OPS 1.985.

5. Minimikraven för flygbesättningsmedlemmarnas kvalifikationer och erfarenhet, som krävs innan övergångsutbildning påbörjas, är specificerade i drifthandboken.

6. Varje flygbesättningsmedlem genomgår den kontroll som krävs i OPS 1.965 b och den utbildning och kontroll som krävs i OPS 1.965 d innan produktionsflygning under övervakning sker.

7. Den kontroll som krävs i OPS 1.965 c utförs efter genomförd produktionsflygning under övervakning.

8. En flygbesättningsmedlem inte utför flygtjänst på en annan typ eller klass, när operatörens övergångsutbildning har påbörjats, förrän utbildningen är genomförd eller avslutad.

9. CRM-utbildning (Crew Resource Management) ingår i övergångsutbildningen.

b) Vid byte av flygplanstyp eller klass får den kontroll som krävs i 1.965 b kombineras med flygprovet för typ- eller klassbehörighet.

c) Operatörens övergångsutbildning och den typ- eller klassutbildning får kombineras.

OPS 1.950

Skillnadsutbildning och förtrogenhetsutbildning

a) En operatör skall säkerställa att en flygbesättningsmedlem genomgår:

1. Skillnadsutbildning

i) vid tjänstgöring på en annan variant av samma flygplanstyp eller på en annan typ av samma klass som den han för tillfället tjänstgör på eller

ii) när en ändring av utrustning och/eller procedurer på de typer eller varianter på vilka han för tillfället tjänstgör, kräver ytterligare kunskap eller utbildning i ett lämpligt utbildningshjälpmedel.

2. Förtrogenhetsutbildning

i) vid tjänstgöring på ett annat flygplan av samma typ eller variant, eller

ii) när en ändring av utrustning och/eller procedurer på de typer eller varianter på vilka han för tillfället tjänstgör, kräver att ytterligare kunskap förvärvas.

b) Operatören skall i drifthandboken specificera när sådan skillnadsutbildning eller förtrogenhetsutbildning krävs.

OPS 1.955

Utnämning av befälhavare

a) För befordran till befälhavare från biträdande pilot och för personer som kommer som befälhavare till en operatör, skall operatören säkerställa att,

1. en lägsta erfarenhetsnivå, som är godtagbar för myndigheten, anges i drifthandboken och

2. i fråga om flerpilotverksamhet, piloten genomgår lämplig befälhavarutbildning.

b) Den befälhavarutbildning som krävs i stycke a.2 ovan skall specificeras i drifthandboken och innehålla minst följande:

1. Utbildning i flygsimulator (inklusive produktionsinriktad flygträning, Line Oriented Flying Training) och/eller flygträning.

2. Operatörens kompetenskontroll utförd som befälhavare.

3. Befälhavares ansvar.

4. Produktionsflygträning som befälhavare under övervakning. Minst 10 flygningar krävs för pilot som redan är kvalificerade på flygplanstypen.

5. Kontroll av befälhavare under produktionsflygning i enlighet med OPS 1.965 c och kontroll av sträck- och flygplatskännedom i enlighet med OPS 1.975.

6. CRM-utbildning.

OPS 1.960

Befälhavare som innehar trafikflygarcertifikat CPL

En operatör skall säkerställa att:

1. En innehavare av CPL inte utövar verksamhet som befälhavare på ett flygplan som enligt flyghandboken är certifierat för enpilotverksamhet, om inte följande gäller:

i) Föraren har minst 500 timmar total flygtid på flygplan eller innehar gällande IFR-behörighet då passagerarflygning enligt VFR utförs utanför en radie av 50 NM från startflygplatsen.

ii) Vid flygning på en flermotorig flygplanstyp enligt IFR, piloten har minst 700 timmar total flygtid på flygplan inkluderande 400 timmar som befälhavare av vilka 100 timmar varit enligt IFR, inkluderande 40 timmar på flermotorigt flygplan. De 400 timmarna som befälhavare får ersättas med timmar som biträdande pilot baserat på förutsättningen att två timmar som biträdande pilot motsvarar en timme som befälhavare och förutsatt att dessa timmar erhölls i ett fastställt flerpilotssystem, enligt kraven i drifthandboken.

2. Utöver vad som anges i stycke a.1 ii ovan, bestämmelserna föreskrivna i tillägg 2 till OPS 1.940 är uppfyllda vid enpilotverksamhet enligt IFR.

3. Vid flerpilotverksamhet, utöver stycke a.1 ovan och innan piloten tjänstgör som befälhavare, den befälhavarutbildning som krävs enligt OPS 1.955 a.2 är genomförd.

OPS 1.965

Repetitionsutbildning och kontroll

(Se tillägg 1 och 2 till OPS 1.965)

a) *Allmänt*

En operatör skall säkerställa att:

1. Varje flygbesättningsmedlem genomgår repetitionsutbildning och kontroll samt att all sådan utbildning och kontroll är relevant med avseende på den typ eller variant av flygplan på vilken besättningsmedlemmen är certifierad att tjänstgöra.

2. Ett repetitionsutbildnings- och kontrollprogram är fastställt i drifthandboken och godkänt av myndigheten.

3. Repetitionsutbildning leds av följande personal:

   i) Markbunden utbildning och fortbildning – av lämpligt kvalificerad personal.

   ii) Utbildning i flygplan/flygsimulator – av typinstruktör/typkontrollant eller av en typinstruktör (vid syntetisk flygträning).

   iii) Utbildning och kontroll avseende nöd- och säkerhetsutrustning – av lämpligt kvalificerad personal.

   iv) CRM-utbildning – av lämpligt kvalificerad personal.

4. Återkommande kontroller utförs av följande personal:

   i) Operatörens kompetenskontroll – av typkontrollant.

   ii) Kontroll under produktionsflygning – av befälhavare utsedda av operatören och godtagbara för myndigheten.

5. Varje besättningsmedlem genomgår operatörens kompetenskontroller som del av en normalt sammansatt flygbesättning.

b) *Operatörens kompetenskontroll*

1. En operatör skall säkerställa att

   i) varje flygbesättningsmedlem genomgår operatörens kompetenskontroll för att visa sin förmåga att utföra normala och onormala procedurer samt nödlägen, och

   ii) kontrollen utförs utan yttre visuella referenser när det krävs att flygbesättningsmedlemmen skall kunna flyga enligt IFR.

2. Giltighetstiden för en operatörs kompetenskontroll skall vara 6 kalendermånader räknat från utgången av månaden för utfärdande. Om utfärdande har gjorts inom de 3 sista kalendermånaderna av giltighetstiden för föregående kontroll, skall giltighetstiden utsträckas från utfärdandedatum till 6 kalendermånader efter utgången av den föregående kontrollen.

c) *Kontroll under produktionsflygning*

En operatör skall säkerställa att varje flygbesättningsmedlem genomgår kontroll under produktionsflygning i flygplanet för att visa sin förmåga att utföra normal produktionsflygning, beskriven i drifthandboken. Giltighetstiden för en sådan kontroll är 12 kalendermånader plus återstoden av utfärdandemånaden. Om utfärdandet skett inom de 3 sista kalendermånaderna av giltighetstiden för föregående kontroll under produktionsflygning, skall giltighetstiden utsträckas från utfärdandedatumet till 12 kalendermånader efter utgången av den föregående kontrollen.

d) *Utbildning och kontroll avseende nöd- och säkerhetsutrustning*

En operatör skall säkerställa att varje flygbesättningsmedlem genomgår utbildning och kontroll som rör placering och användning av all nöd- och säkerhetsutrustning som medförs. Giltighetstiden för en sådan kontroll är 12 kalendermånader plus återstoden av utfärdandemånaden. Om utfärdandet skett inom de 3 sista kalendermånaderna av giltighetstiden för föregående nöd- och säkerhetskontroll, skall giltighetstiden utsträckas från utfärdandedatumet till 12 kalendermånader efter utgången av den föregående kontrollen.

e) *Utbildning i besättningssamarbete (CRM)*

En operatör skall säkerställa att varje flygbesättningsmedlem genomgår CRM-utbildning såsom del av repetitionsutbildning.

f) *Markbunden utbildning och fortbildning*

En operatör skall säkerställa att varje flygbesättningsmedlem genomgår markbunden utbildning och fortbildning minst var tolfte kalendermånad. Om utbildningen sker inom 3 kalendermånader före utgången av 12-månadersperioden, skall nästa markbundna utbildning och fortbildning genomgås inom 12 kalendermånader från det ursprungliga utgångsdatumet för föregående markbundna utbildning och fortbildning.

g) *Flygplans-/flygsimulatorsutbildning*

En operatör skall säkerställa att varje flygbesättningsmedlem genomgår flygplans-/flygsimulatorsutbildning minst var tolfte kalendermånad. Om utbildningen sker inom 3 kalendermånader före utgången av 12-månadersperioden, skall nästa flygplans-/flygsimulatorsutbildning genomgås inom 12 kalendermånader från det ursprungliga utgångsdatumet för föregående flygplans-/flygsimulatorsutbildning.

OPS 1.968

Krav på pilot för tjänstgöring i ettdera av pilotsätena

(Se tillägg 1 till OPS 1.968)

En operatör skall säkerställa att

1. en pilot som kan utses att tjänstgöra i ettdera av pilotsätena genomgår lämplig utbildning och kontroll, samt

2. utbildnings- och kontrollprogrammet är specificerat i drifthandboken och godtagbart för myndigheten.

OPS 1.970

Aktuell erfarenhet

a) En operatör skall säkerställa att:

   1. Befälhavare: En pilot inte flyger ett flygplan som befälhavare om han inte under de föregående 90 dagarna har utfört minst tre starter och tre landningar som manövrerande pilot i ett flygplan av samma typ eller en flygsimulator som är kvalificerad och godkänd för ändamålet i enlighet med tillämpliga bestämmelser för utrustning för syntetisk flygträning för den flygplanstyp som skall användas.

   2. Biträdande pilot: En biträdande pilot inte tjänstgör vid manöverorganen under start och landning om han inte under de föregående 90 dagarna har tjänstgjort som pilot vid manöverorganen under start och landning i ett flygplan av samma typ eller i en flygsimulator som är kvalificerad och godkänd för ändamålet i enlighet med tillämpliga bestämmelser för utrustning för syntetisk flygträning för den flygplanstyp som skall användas.

b) 90-dagarsperioden som föreskrivs i stycke a.1 och a.2 ovan får utsträckas till högst 120 dagar genom produktionsflygning under övervakning av en typinstruktör eller typkontrollant. För tidsperioder längre än 120 dagar uppfylls kravet på aktuell erfarenhet genom en träningsflygning eller genom användning av en godkänd flygsimulator.

OPS 1.975

Befälhavare – Sträck- och flygplatskännedom

a) En operatör skall säkerställa att piloten, innan han utses till befälhavare har erhållit tillräckliga kunskaper om den sträcka som skall flygas och om de flygplatser (inklusive alternativ), hjälpmedel och procedurer som skall användas.

b) Giltighetstiden för sträck- och flygplatskvalificering skall vara 12 kalendermånader plus återstoden av

   1. kvalificeringsmånaden, eller

   2. den månad då den senaste flygningen på sträckan eller till flygplatsen utfördes.

c) Sträck- och flygplatskvalificering skall förnyas genom flygning på sträckan eller till flygplatsen inom den giltighetsperiod som föreskrivs i stycke b ovan.

d) Om förnyelse sker inom de 3 sista kalendermånaderna av giltighetstiden för föregående sträck- och flygplatskvalificering skall giltighetstiden utsträckas från datumet för förnyelse till 12 kalendermånader efter utgången av den föregående sträck- och flygplatskvalificeringen.

OPS 1.978

Avancerat kvalificeringsprogram (AQP)

a) Giltighetsperioderna i OPS 1.965 och 1.970 får utsträckas när myndigheten har godkänt ett avancerat kvalificeringsprogram som är upprättat av operatören.

b) Det avancerade kvalificeringsprogrammet skall omfatta utbildning och kontroll som skapar och bibehåller en kompetens som inte är lägre än vad som krävs enligt OPS 1.945, 1.965 och 1.970.

OPS 1.980

Flygning med mer än en typ eller variant

(Se tillägg 1 till OPS 1.980)

a) En operatör skall säkerställa att en flygbesättningsmedlem inte flyger på mer än en typ eller variant, såvida inte flygbesättningsmedlemmen är kompetent att göra detta.

b) Då flygning på mer än en typ eller variant övervägs skall operatören säkerställa att skillnaderna och/eller likheterna mellan de berörda flygplanen motiverar sådan flygning med hänsyn tagen till följande:

   1. Teknisk nivå.

   2. Operativa procedurer.

   3. Manövreringsegenskaper.

c) Operatören skall säkerställa att en flygbesättningsmedlem som flyger mer än en typ eller variant uppfyller samtliga de krav som föreskrivs i avsnitt N för varje typ eller variant, såvida inte myndigheten har godkänt att viss utbildning, kontroll och aktuell erfarenhet får tillgodoräknas.

d) Operatören skall ange lämpliga procedurer och /eller operativa begränsningar, godkända av myndigheten, i drifthandboken för all flygning på mer än en typ eller variant omfattande,

   1. flygbesättningsmedlemmens lägsta erfarenhetsnivå,

   2. lägsta erfarenhetsnivå på en typ eller variant innan utbildning och flygning på en annan typ eller variant påbörjas,

3. den process genom vilken en flygbesättning som är behörig på en typ eller variant blir utbildad och behörig på en annan typ eller variant,

4. alla tillämpliga krav på aktuell erfarenhet för varje typ eller variant.

OPS 1.981

Flygning med helikopter och flygplan

När en flygbesättningsmedlem flyger både helikoptrar och flygplan skall

1. en operatör säkerställa att flygning med helikopter och flygplan är begränsad till en typ av vardera, och

2. operatören skall i drifthandboken ange lämpliga procedurer och/eller operativa begränsningar godkända av myndigheten.

OPS 1.985

Dokumentation av utbildning

En operatör skall

1. upprätta och bevara protokoll över all utbildning, kontroll och behörighet som föreskrivs i OPS 1.945, 1.955, 1.965, 1.968 och 1.975, som genomförts av en flygbesättningsmedlem, och

2. på begäran, göra alla protokoll som rör övergångs- och repetitionsutbildning och kontroll tillgängliga för berörda flygbesättningsmedlemmar.

Tillägg 1 till OPS 1.940

Avlösning av flygbesättningsmedlem under flygning

a) En flygbesättningsmedlem får avlösas från sin tjänst vid manöverorganen under flygning av en annan lämpligt kvalificerad flygbesättningsmedlem.

b) *Avlösning av befälhavaren*

Befälhavaren får avlösas av

i) en annan pilot som är kvalificerad som befälhavare, eller

ii) en ansvarig pilot som är kvalificerad på sätt som anges i stycke c nedan.

c) Minimikrav för en ansvarig pilot som avlöser befälhavaren

1. Gällande trafikflygarcertifikat ATPL,

2. övergångsutbildning och kontroll (inklusive utbildning för typbehörighet) som föreskrivs i OPS 1.945,

3. all repetitionsutbildning och kontroll som föreskrivs i OPS 1.965,

4. aktuell erfarenhet som föreskrivs i OPS 1.970,

5. sträckkvalificering som ansvarig pilot som föreskrivs i OPS 1.975, och

6. flygning enbart på marschhöjd som ansvarig pilot och inte under flygnivå 200.

d) *Avlösning av biträdande piloten*

Den biträdande piloten får avlösas av

i) en annan lämpligt kvalificerad pilot, eller

ii) en biträdande avlösningspilot för sträckflygning, som är kvalificerad på sätt som anges i stycke e nedan.

e) *Minimikrav för en biträdande avlösningspilot för sträckflygning*

1. Gällande trafikflygarcertifikat CPL med IFR-bevis,

2. övergångsutbildning och kontroll inklusive utbildning för typbehörighet som föreskrivs i OPS 1.945 med undantag för kravet på utbildning i start och landning,

3. all repetitionsutbildning och kontroll som föreskrivs i OPS 1.965 med undantag för kravet på utbildning i start och landning, och

4. flygning enbart på marschhöjd som biträdande pilot och inte under flygnivå 200.

5. Aktuell erfarenhet som föreskrivs i OPS 1.970 krävs inte. Föraren skall emellertid utföra repetitionsträning för att upprätthålla aktuell flygerfarenhet och färdighet genom fortbildning i flygsimulator med intervaller som inte överstiger 90 dagar. Denna fortbildning får kombineras med den utbildning som föreskrivs i OPS 1.965.

f) *Avlösning av systemoperatören*

En systemoperatör får avlösas under flygning av en besättningsmedlem som innehar flygmaskinistcertifikat eller av en flygbesättningsmedlem med lämpliga kvalifikationer och som är godtagbara för myndigheten.

Tillägg 2 till OPS 1.940

Enpilotverksamhet enligt IFR eller under mörker

Flygplan som avses i OPS 1.940 b.2 får flygas enligt IFR eller under mörker av enbart en pilot när följande krav är uppfyllda:

1. Operatören skall i drifthandboken ta med ett program för pilotens övergångs- och repetitionsutbildning, vilket innehåller tilläggskrav för enpilotverksamhet.

2. Procedurerna i cockpit skall särskilt omfatta

   i) motorns handhavande och nödhantering,

   ii) användning av checklistor för normala och onormala förhållanden och nödförfaranden,

   iii) ATC-kommunikation,

   iv) start- och inflygningsprocedurer,

   v) handhavande av autopilot, och

   vi) användning av förenklad dokumentation under flygning.

3. Återkommande kontroller som krävs i OPS 1.965 skall utföras i enpilotsystem på den aktuella flygplanstypen eller flygplansklassen och under förhållanden som är representativa för verksamheten.

4. Piloten skall ha minst 50 timmar flygtid enligt IFR på den aktuella flygplanstypen eller flygplansklassen, varav 10 timmar som ansvarig pilot.

5. Minimikrav avseende aktuell erfarenhet för en pilot som tjänstgör i enpilotverksamhet enligt IFR eller under mörker skall vara 5 IFR-flygningar, inklusive 3 instrumentinflygningar, utförda under de föregående 90 dagarna på flygplanstypen eller flygplansklassen i enpilotsystem. Detta krav får ersättas av en kontroll i instrumentinflygning enligt IFR på flygplanstypen eller flygplansklassen.

Tillägg 1 till OPS 1.945

Operatörens övergångsutbildning

a) En operatörs övergångsutbildning skall omfatta,

   1. markbunden utbildning och kontroll som innefattar flygplanssystem, normala och onormala procedurer och nödförfaranden,

   2. utbildning och kontroll som avser nöd- och säkerhetsutrustning, vilken skall vara genomförd innan utbildning i flygplan påbörjas,

   3. CRM-utbildning,

   4. flygplans-/flygsimulatorsutbildning och kontroll, samt

   5. produktionsflygning under övervakning och kontroll under produktionsflygning.

b) Övergångsutbildningen skall utföras i den ordningsföljd som anges i stycke a ovan.

c) När en flygbesättningsmedlem inte tidigare har genomgått en operatörs övergångsutbildning, skall operatören säkerställa att flygbesättningsmedlemmen, i tillägg till stycke a ovan, genomgår allmän utbildning i första hjälpen och i tillämpliga fall utbildning i procedurer för nödlandning på vatten med användning av utrustningen i vatten.

Tillägg 1 till OPS 1.965

Repetitionsutbildning och kontroll – piloter

a) *Repetitionsutbildning*

Repetitionsutbildning skall omfatta:

1. Markbunden utbildning och fortbildning

   i) Programmet för markbunden utbildning och fortbildning skall innehålla

      A) flygplanssystem,

      B) operativa procedurer och krav inkluderande avisning och förhindrande av isbildning på marken och inkapacitet hos piloten, och

      C) genomgång av haverier/tillbud och störningar.

   ii) Kunskaper från den markbundna utbildningen och fortbildningen skall styrkas genom ett frågeformulär eller på annat lämpligt sätt.

2. Flygplans-/flygsimulatorsutbildning

   i) Programmet för flygplans-/flygsimulatorsutbildning skall utformas så att alla större systemfel i flygplanet och därtill hörande procedurer kommer att ha behandlats under föregående treårsperiod.

   ii) När manövrer med motorbortfall utförs i ett flygplan skall motorbortfallet simuleras.

   iii) Flygplans-/flygsimulatorsutbildning får kombineras med operatörens kompetenskontroll.

3. Utbildning som avser nöd- och säkerhetsutrustning

   i) Utbildning som avser nöd- och säkerhetsutrustning får kombineras med kontroll av nöd- och säkerhetsutrustning och skall utföras i ett flygplan eller ett lämpligt alternativt utbildningshjälpmedel.

   ii) Programmet för utbildning som avser nöd- och säkerhetsutrustning skall varje år innehålla följande:

      A) Verklig påtagning av flytväst, om sådan medförs.

      B) Verklig påtagning av andningsskydd, om sådant medförs.

      C) Verkligt handhavande av brandsläckare.

      D) Instruktion om placering och användning av all nöd- och säkerhetsutrustning som medförs i flygplanet.

      E) Instruktion om placering och användning av alla typer av utgångar.

      F) procedurer för luftfartsskydd.

iii) Vart tredje år skall utbildningsprogrammet inkludera följande:

A) Verklig användning av alla typer av utgångar.

B) Demonstration av det förfaringssätt som används för att hantera en nödrutschbana, om sådan är installerad.

C) Verklig brandbekämpning, med användning av utrustning, som är representativ för den som medförs i flygplanet, utförd på en verklig eller simulerad brand, förutom att ett alternativt förfarande, som är godtagbart för myndigheten, får användas för halonbrandsläckare.

D) Effekterna av rök i ett slutet utrymme och verklig användning av all relevant utrustning i en simulerad rökfylld miljö.

E) Verkligt handhavande av pyroteknisk utrustning, verklig eller simulerad, där det är lämpligt.

F) Demonstration av användning av livbåt(ar) om sådan(a) medförs.

4. CRM-utbildning

b) *Återkommande kontroll*

Återkommande kontroll skall omfatta:

1. Operatörens kompetenskontroller:

i) I tillämpliga fall skall operatörens kompetenskontroll innefatta följande manövrer:

A) Avbruten start när en flygsimulator kan användas, i annat fall endast träning av handgrepp.

B) Start med motorbortfall mellan V_1 och V_2 eller så snart säkerhetsöverväganden tillåter.

C) Precisionsinflygning till minima med en motor ur funktion i fråga om flermotoriga flygplan.

D) Icke-precisionsinflygning till minima.

E) Avbruten inflygning på instrument från minima med en motor ur funktion i fråga om flermotoriga flygplan.

F) Landning med en motor ur funktion. För enmotoriga flygplan krävs en nödlandningsövning.

ii) När manövrer med motor ur funktion utförs i ett flygplan skall motorbortfallet simuleras.

iii) Utöver de kontroller som krävs i stycke i.A till F ovan skall kraven i reglerna för utfärdande av certifikat för flygbesättningar uppfyllas var tolfte månad och får kombineras med operatörens kompetenskontroll.

iv) För en pilot som enbart flyger enligt VFR får kontrollerna som krävs i stycke i.C till E ovan utgå med undantag för en inflygning och pådrag i ett flermotorigt flygplan med en motor ur funktion.

v) Operatörens kompetenskontroller skall utföras av en typkontrollant.

2. Kontroller av nöd- och säkerhetsutrustning

De delar som skall kontrolleras är de som varit föremål för utbildning i enlighet med stycke a.3 ovan.

3. Kontroll under produktionsflygning

i) Kontroll under produktionsflygning skall påvisa förmågan att tillfredsställande genomföra en komplett produktionsflygning innefattande procedurerna före och efter flygning och användningen av den utrustning som finns och som är specificerad i drifthandboken.

ii) Flygbesättningens färdigheter i fråga om CRM skall bedömas.

iii) När pilot är utsedda att tjänstgöra både som manövrerande (Pilot flying, PF) och icke-manövrerande (Pilot non-flying, PNF) pilot skall båda funktionerna kontrolleras.

iv) Kontroll under produktionsflygning skall genomföras i ett flygplan.

v) Kontroll under produktionsflygning skall utföras av befälhavare som är utsedda av operatören och godtagbara för myndigheten.

Tillägg 2 till OPS 1.965

Repetitionsutbildning och kontroll – systemoperatörer

a) Repetitionsutbildningen och kontrollen av systemoperatörer skall uppfylla kraven för pilot och alla ytterligare särskilda arbetsuppgifter med undantag för de uppgifter som inte är tillämpliga för systemoperatörer.

b) Repetitionsutbildning och kontroll av systemoperatörer skall, när så är möjligt, ske samtidigt med att en pilot genomgår repetitionsutbildning och kontroll.

c) En kontroll under produktionsflygning skall utföras av en befälhavare som är utsedd av operatören och godtagbar för myndigheten eller av en typinstruktör eller typkontrollant för systemoperatörer.

Tillägg 1 till OPS 1.968

Krav på pilot för tjänstgöring i ettdera av pilotsätena

a) Befälhavare vars tjänst även kräver att de tjänstgör i det högra sätet och utför den biträdande pilotens uppgifter, eller befälhavare som åläggs att genomföra utbildning eller examination från det högra sätet, skall genomgå tilläggsutbildning och kontroll specificerad i drifthandboken och den skall ske i samband med operatörens kompetenskontroller som föreskrivs i OPS 1.965 b. Tilläggsutbildningen skall omfatta minst följande:

1. Motorbortfall under start.

2. Inflygning med en motor ur funktion och pådrag.

3. Landning med en motor ur funktion.

b) När manövrer med motor ur funktion utförs i ett flygplan skall motorbortfallet simuleras.

c) Vid tjänstgöring i det högra sätet skall dessutom kontrollerna som föreskrivs i OPS för tjänstgöring i det vänstra sätet vara gällande och aktuella.

d) En pilot som avlöser befälhavaren som ansvarig pilot skall, i samband med operatörens kompetenskontroller som föreskrivs i OPS 1.965 b, visa kunskap om handgrepp och förfaranden, vilka annars skulle vara befälhavarens ansvar som ansvarig pilot. Där skillnaderna mellan vänster och höger säte inte är betydande (till exempel på grund av användning av autopilot) får träning genomföras i vilket säte som helst av de båda.

e) En annan pilot än befälhavaren, som intar det vänstra sätet skall, i samband med operatörens kompetenskontroller som föreskrivs i OPS 1.965 b, visa kunskap om handgrepp och förfaranden, vilka annars skulle ha varit befälhavarens ansvar vid tjänstgöring som icke-manövrerande pilot. Där skillnaderna mellan vänster och höger säte inte är betydande (till exempel på grund av användning av autopilot) får träning genomföras i vilket säte som helst av de båda.

Tillägg 1 till OPS 1.980

Flygning med mer än en typ eller variant

a) När en flygbesättningsmedlem flyger mer än en flygplanstyp eller flygplansvariant som omfattar en eller flera typbenämningar i certifikatet (typ – flerpilot), skall en operatör säkerställa att,

1. sammansättningen av minimiflygbesättning angiven i drifthandboken är densamma för varje typ eller variant som skall flygas,

2. en flygbesättningsmedlem inte flyger mer än två flygplanstyper eller flygplansvarianter för vilka det krävs skilda typbenämningar i certifikatet, och

3. endast flygplan som omfattas av en gemensam typbenämning i certifikatet flygs under en och samma flygtjänstperiod, om inte operatören fastställt procedurer för att säkerställa tillräcklig tid för förberedelser.

b) När en flygbesättningsmedlem flyger mer än en flygplansklass, -typ eller -variant (klass och/eller typ enpilot) som inte omfattas av en gemensam typbenämning i certifikatet, skall operatören uppfylla följande:

1. En flygbesättningsmedlem får inte flyga mer än

i) tre kolvmotordrivna flygplanstyper eller -varianter, eller

ii) tre turbopropflygplanstyper eller -varianter, eller

iii) en turbopropflygplanstyp eller -variant och en kolvmotordriven flygplanstyp eller -variant, eller

iv) en turbopropflygplanstyp eller -variant och vilket flygplan som helst inom en särskild klass.

2. OPS 1.965 för varje typ eller variant som flygs om inte operatören har demonstrerat särskilda procedurer och/eller operativa begränsningar som är godtagbara för myndigheten.

c) När en flygbesättningsmedlem flyger mer än en flygplanstyp eller -variant (typ enpilot och typ flerpilot), som inte har en gemensam typbenämning i certifikatet, skall operatören uppfylla följande:

1. Stycke a.1, a.2 och a.3 ovan.

2. Stycke d nedan.

d) När en flygbesättningsmedlem flyger mer än en flygplanstyp eller -variant enligt förteckningen i AMC FCL 1.220 B (typ flerpilot) som inte har en gemensam typbenämning i certifikatet, skall operatören uppfylla följande:

1. Stycke a.1, a.2 och a.3 ovan.

2. Innan befogenheterna, som erhålls genom två typbenämningar i certifikatet, utövas:

i) Flygbesättningsmedlemmar skall ha genomgått två på varandra följande kompetenskontroller hos operatören och skall ha 500 timmar i den relevanta befattningen i kommersiella flygtransporter hos samma operatör.

ii) När det gäller en pilot som har erfarenhet hos en operatör och utövar befogenheterna som följer av två typbenämningar i certifikatet och som sedan befordras till befälhavare hos samma operatör på en av dessa typer, är kravet på minimierfarenhet 6 månader som befälhavare och 300 timmar och piloten skall ha genomgått två på varandra följande kompetenskontroller hos operatören innan han åter är berättigad att utöva två typbenämningar i certifikatet.

3. Innan utbildning och flygning på en annan typ eller variant påbörjas skall flygbesättningsmedlemmar ha genomfört 3 månader och 150 flygtimmar på det första flygplanet innefattande minst en kompetenskontroll.

4. Sedan den första kontrollen under produktionsflygning på den nya typen genomförts, skall 50 flygtimmar eller 20 flygningar utföras uteslutande på flygplan inom den nya typbehörigheten.

5. OPS 1.970 skall vara uppfylld för varje typ som flygs såvida inte lättnader har medgivits av myndigheten i enlighet med stycke 7 nedan.

6. Den period inom vilken erfarenhet från produktionsflygning krävs på varje typ skall vara angiven i drifthandboken.

7. Där lättnader söks för att reducera kraven på utbildning och kontroll och aktuell erfarenhet mellan flygplanstyper, skall operatören påvisa för myndigheten vilka delar som inte behöver repeteras på varje typ eller variant på grund av likheter.

   i) OPS 1.965 b kräver två kompetenskontroller hos operatören varje år. När lättnader ges i enlighet med stycke 7 ovan för operatörens kompetenskontroller att alternera mellan de två typerna, gäller varje kompetenskontroll även för den andra typen. Under förutsättning att perioden mellan kompetenskontroller knutna till certifikatet inte överskrider den som föreskrivs i tillämpliga bestämmelser rörande certifiering av flygbesättning (FCL) för varje typ, är de relevanta kraven för certifiering av flygbesättning uppfyllda. Dessutom skall relevant och godkänd repetitionsutbildning vara angiven i drifthandboken.

   ii) OPS 1.965 c kräver en kontroll under produktionsflygning varje år. När lättnader medges i enlighet med stycke 7 ovan för kontroll under produktionsflygning att alternera mellan typer eller varianter, gäller varje kontroll även för den andra typen eller varianten.

   iii) Årlig utbildning och kontroll avseende nöd- och säkerhetsutrustning skall omfatta alla krav för varje typ.

8. OPS 1.965 skall vara uppfylld för varje typ eller variant som flygs om inte lättnader har medgivits av myndigheten i enlighet med stycke 7 ovan.

e) När en flygbesättningsmedlem flyger kombinationer av flygplanstyper eller -varianter (klass enpilot och typ flerpilot), skall operatören påvisa att särskilda procedurer och/eller operativa begränsningar är godkända i enlighet med OPS 1.980 d.

AVSNITT O

KABINBESÄTTNING

OPS 1.988

Tillämplighet

En operatör skall säkerställa att alla besättningsmedlemmar som inte är flygbesättningsmedlemmar och som operatören utsett att tjänstgöra i flygplanets passagerarutrymme uppfyller bestämmelserna i detta avsnitt och tillämpliga säkerhetsregler med undantag för extra besättningsmedlemmar som utsetts enbart till arbetsuppgifter som inte rör säkerheten.

OPS 1.990

Antal och sammansättning av kabinbesättningen

a) En operatör får inte bruka ett flygplan, vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för befordran av fler än 19 passagerare, när en eller fler passagerare medförs, om inte minst en kabinbesättningsmedlem ingår i besättningen för att utföra arbetsuppgifter för passagerarnas säkerhet, specificerade i drifthandboken.

b) För att uppfylla stycke a ovan skall operatören säkerställa att det minsta antalet kabinbesättningsmedlemmar är det största av

   1. en kabinbesättningsmedlem för varje 50-tal, eller del av 50-tal, passagerarsäten som är installerade på samma däck på flygplanet, eller

   2. det antal kabinbesättningsmedlemmar som aktivt deltog i flygplanets kabin under den relevanta nödutrymningsdemonstrationen eller som enligt den relevanta analysen antogs deltaga med undantaget, att om den godkända kabinkonfigurationen understiger det antal som evakuerades vid demonstrationen med minst 50 säten, får antalet kabinbesättningsmedlemmar minskas med 1 för varje hel multipel av 50 säten med vilken den godkända kabinkonfigurationen understiger den certifierade maximala kapaciteten.

c) Myndigheten kan under särskilda omständigheter kräva av operatören att ytterligare kabinbesättningsmedlemmar skall ingå i besättningen.

d) Under oförutsedda omständigheter får minimiantalet kabinbesättningsmedlemmar reduceras under förutsättning att

   1. antalet passagerare har reducerats i enlighet med procedurer specificerade i drifthandboken, och

   2. rapport avges till myndigheten efter avslutad flygning.

e) Operatören skall säkerställa att, när kabinbesättningsmedlemmar anlitas, som är egna företagare och/eller arbetar som frilans eller på deltid, bestämmelserna i kapitel O är uppfyllda. I detta avseende skall särskild uppmärksamhet ägnas det totala antalet flygplanstyper eller varianter som en kabinbesättningsmedlem får flyga i kommersiella flygtransporter, vilket inte får överskrida bestämmelserna i OPS 1.1030, inklusive tjänstgöring hos annan operatör.

OPS 1.995

Minimikrav

a) En operatör skall säkerställa att varje kabinbesättningsmedlem uppfyller de tillämpliga kraven på minimiålder och de medicinska kraven.

b) Operatören skall säkerställa att varje kabinbesättningsmedlem är kompetent att utföra sina arbetsuppgifter i enlighet med procedurerna i drifthandboken.

OPS 1.1000

Kabinchefer

a) En operatör skall utse en kabinchef när mer än en kabinbesättningsmedlem är i tjänst.

b) Kabinchefen ansvarar inför befälhavaren för ledning och samordning av kabinsäkerhetsprocedurer och nödförfaranden angivna i drifthandboken.

c) När mer än en kabinbesättningsmedlem krävs enligt OPS 1.990 får operatören inte utse en person till befattningen som kabinchef om inte denne har minst ett års erfarenhet av tjänstgöring som kabinbesättningsmedlem och har genomgått en lämplig utbildning.

d) Operatören skall fastställa förfaranden för att välja den nästkommande, mest lämpade kabinbesättningsmedlemmen att tjänstgöra som kabinchef i händelse av att den utsedde kabinchefen blir oförmögen att tjänstgöra. Sådana förfaranden skall vara godtagbara för myndigheten och skall ta hänsyn till kabinbesättningsmedlemmens operativa erfarenhet.

OPS 1.1005

Grundutbildning

En operatör skall tillse att varje kabinbesättningsmedlem med godkänt resultat genomgår grundutbildning, godkänd av myndigheten, enligt de tillämpliga kraven och innehar ett bevis för yrkesmässig kompetens som beskriver den utbildning som besättningsmedlemmen genomgått med godkänt resultat.

OPS 1.1010

Övergångs- och skillnadsutbildning

En operatör skall säkerställa att varje kabinbesättningsmedlem innan vederbörande påbörjar tjänstgöring har genomgått lämplig utbildning enligt tillämpliga regler och enligt vad som anges i drifthandboken, enligt följande:

1. Övergångsutbildning

Övergångsutbildning skall vara fullgjord innan vederbörande

i) första gången beordras av operatören att tjänstgöra som kabinbesättningsmedlem, eller

ii) beordras att tjänstgöra på ytterligare en flygplanstyp.

2. Skillnadsutbildning

Skillnadsutbildning skall vara fullgjord innan vederbörande tjänstgör

i) på en variant av en flygplanstyp på vilken tjänstgöring för närvarande sker, eller

ii) med annan säkerhetsutrustning, annan placering av säkerhetsutrustning eller andra normala procedurer och nödförfaranden än på de flygplanstyper eller -varianter på vilka tjänstgöring för närvarande sker.

OPS 1.1012

Familjaritetsflygningar

En operatör skall säkerställa att varje kabinbesättningsmedlem efter genomgången övergångsutbildning genomgår familjaritetsflygningar före tjänstgöring som en av minimibesättningen enligt OPS 1.990 b.

OPS 1.1015

Repetitionsutbildning

a) En operatör skall säkerställa att varje kabinbesättningsmedlem, i enlighet med tillämpliga krav, genomgår repetitionsutbildning omfattande de åtgärder som tilldelats varje kabinbesättningsmedlem i fråga om normala procedurer och nödförfaranden samt relevanta övningar med avseende på den/de flygplanstyp(er) och/eller -variant(er) på vilken/vilka de tjänstgör.

b) Operatören skall säkerställa att programmet för repetitionsutbildning och kontroll, godkänt av myndigheten, innefattar teoretisk och praktisk instruktion jämte individuell övning.

c) Giltighetstiden för repetitionsutbildning och tillhörande kontroll enligt OPS 1.1025 är 12 kalendermånader plus återstoden av utfärdandemånaden. Om utfärdande har gjorts inom de 3 sista kalendermånaderna av giltighetstiden för föregående kontroll, skall giltighetstiden utsträckas från utfärdandedatumet till 12 kalendermånader efter utgången av den föregående kontrollen.

OPS 1.1020

Fortbildning

(Se tillägg 1 till OPS 1.1020)

a) En operatör skall säkerställa att varje kabinbesättningsmedlem som varit borta från all flygtjänst mer än 6 månader och vars föregående kontroll enligt OPS 1.1025 b.3 fortfarande är giltig, genomgår fortbildning angiven i drifthandboken enligt bestämmelserna i tillägg 1 till OPS 1.1020.

b) Operatören skall säkerställa att när en kabinbesättningsmedlem, som inte har varit borta från all flygtjänst, men som under föregående 6 månader inte har tjänstgjort på en flygplanstyp som kabinbesättningsmedlem föreskriven i OPS 1.990 b, kabinbesättningsmedlemmen innan sådan tjänstgöring sker på typen ifråga antingen

1. genomgår fortbildning på typen, eller

2. genomför två flygningar vid kommersiell verksamhet för att åter bli förtrogen med typen.

OPS 1.1025

Kontroll

En operatör skall säkerställa att, under eller efter genomförd utbildning enligt OPS 1.1010 och 1.1015, varje kabinbesättningsmedlem genomgår en kontroll som täcker den utbildning som erhållits, för att bekräfta dennes förmåga att utföra normala säkerhetsuppgifter och nödförfaranden. Dessa kontroller skall utföras av personal som är godtagbar för myndigheten.

OPS 1.1030

Flygning med mer än en typ eller variant

a) En operatör skall säkerställa att en kabinbesättningsmedlem inte tjänstgör på mer än tre flygplanstyper med undantaget att kabinbesättningsmedlemmen med myndighetens godkännande får tjänstgöra på fyra flygplanstyper under förutsättning att säkerhetsutrustning och nödförfaranden på minst två av typerna är lika.

b) Vid tillämpning av stycke a ovan anses varianter av en flygplanstyp vara olika typer om de inte är lika i samtliga följande avseenden:

1. Handhavande av nödutgångar.

2. Placering och typ av säkerhetsutrustning.

3. Nödförfaranden.

OPS 1.1035

Dokumentation av utbildning

En operatör skall

1. dokumentera all utbildning och kontroll enligt bestämmelserna i OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015, 1.1020 och 1.1025, och

2. på begäran göra dokumentation tillgänglig över all övergångs- och repetitionsutbildning och kontroller för berörda kabinbesättningsmedlemmar.

Tillägg 1 till OPS 1.1020

Fortbildning

En operatör skall säkerställa att fortbildningen utförs av lämpligt kvalificerade personer och innefattar minst följande för varje kabinbesättningsmedlem:

1. Nödförfaranden inklusive pilotinkapacitet.

2. Utrymningsförfaranden inklusive teknik för att kontrollera folksamlingar.

3. Handhavande och öppning av samtliga normala utgångar och nödutgångar för utrymning av passagerare i ett flygplan eller i en representativ träningsanordning.

4. Demonstration av handhavandet av samtliga andra utgångar inklusive cockpitfönster.

5. Placering och handhavande av nödutrustning inklusive syrgassystem samt påtagning av flytvästar, portabel syrgas och andningsskydd.

AVSNITT P

HANDBÖCKER, LOGGBÖCKER OCH JOURNALER

OPS 1.1040

Allmänna regler för drifthandböcker

a) En operatör skall säkerställa att drifthandboken innehåller alla instruktioner och all information, som är nödvändig för att den operativa personalen skall kunna utföra sina arbetsuppgifter.

b) Operatören skall säkerställa att drifthandbokens innehåll, inklusive alla ändringar och revisioner, inte strider mot villkoren i drifttillståndet (AOC) eller några andra tillämpliga bestämmelser och att det är godtagbart för, eller i tillämpliga fall, godkänt av myndigheten.

c) Om inte annat är godkänt av myndigheten, eller föreskrivet genom nationell lagstiftning, skall operatören upprätta drifthandboken på engelska. Dessutom får operatören översätta och använda handboken, eller delar därav, på ett annat språk.

d) Skulle det bli nödvändigt för operatören att framställa nya drifthandböcker eller betydande delar/volymer därav, skall han uppfylla stycke c ovan. I alla andra fall skall operatören uppfylla stycke c ovan snarast möjligt och under inga omständigheter senare än den 1 december 2000.

e) Operatören får ge ut en drifthandbok i separata volymer.

f) Operatören skall säkerställa att all operativ personal har ett exemplar lätt tillgängligt av de delar av drifthandboken, som är relevanta för deras arbetsuppgifter. Dessutom skall operatören förse besättningsmedlemmar med ett personligt exemplar av, eller avsnitt ur, del A och B av drifthandboken, som är relevanta för personligt studium.

g) Operatören skall säkerställa att drifthandboken ändras eller revideras så att instruktionerna och informationen i den hålls aktuella. Operatören skall säkerställa att all operativ personal görs medveten om sådana ändringar som är relevanta för deras arbetsuppgifter.

h) Varje innehavare av en drifthandbok, eller tillämpliga delar av den, skall hålla den aktuell med avseende på de ändringar eller revisioner som tillhandahålls av operatören.

i) Operatören skall förse myndigheten med de ändringar och revisioner som avses att göras före datumet för ikraftträdande. När ändringen rör någon del av drifthandboken som skall godkännas enligt OPS, skall detta godkännande erhållas innan ändringen träder i kraft. När omedelbara ändringar eller revisioner krävs av säkerhetsskäl får de ges ut och tillämpas omedelbart under förutsättning att ansökan har gjorts om varje godkännande som erfordras.

j) Operatören skall införa alla ändringar och revisioner som krävs av myndigheten.

k) Operatören skall säkerställa att information som tas från godkända dokument och varje ändring av sådan godkänd dokumentation, återges korrekt i drifthandboken och att drifthandboken inte innehåller information som står i strid med någon godkänd dokumentation. Detta krav förhindrar dock inte operatören från att använda mer restriktiva data och förfaranden.

l) Operatören skall säkerställa att drifthandbokens innehåll ges en utformning som medger att det kan användas utan svårighet.

m) Operatören kan få tillstånd av myndigheten att ge drifthandboken eller delar därav en annan utformning än på tryckt papper. I sådana fall skall godtagbar tillgänglighet, användbarhet och tillförlitlighet vara säkerställd.

n) Användning av en förkortad utformning av drifthandboken undantar inte operatören från bestämmelserna i OPS 1.130.

OPS 1.1045

Drifthandbok – struktur och innehåll

(Se tillägg 1 till OPS 1.1045)

a) En operatör skall säkerställa att drifthandbokens huvudsakliga struktur är följande:

Del A – Allmänt/grundläggande

Denna del skall omfatta alla icke-typrelaterade operativa riktlinjer, instruktioner och förfaranden som behövs för en säker verksamhet.

Del B – Operativa flygplansfrågor

Denna del skall omfatta alla typrelaterade instruktioner och förfaranden som behövs för en säker verksamhet. Den skall beakta varje olikhet mellan typer, varianter eller individuella flygplan som brukas av operatören.

Del C – Instruktioner och information för sträcka och flygplats

Denna del skall omfatta alla instruktioner och all information som behövs för verksamhetsområdet.

Del D – Utbildning

Denna del skall omfatta alla utbildningsinstruktioner för personal som krävs för en säker verksamhet.

b) Operatören skall säkerställa att drifthandbokens innehåll är i enlighet med tillägg 1 till OPS 1.1045 och relevant med avseende på verksamhetsområdet och verksamhetens art.

c) Operatören skall säkerställa att drifthandbokens detaljerade struktur är godtagbar för myndigheten.

OPS 1.1050

Flyghandbok

En operatör skall ha en aktuell godkänd flyghandbok eller ett motsvarande dokument för varje flygplan som brukas.

OPS 1.1055

Resedagbok

a) En operatör skall bevara följande uppgifter för varje flygning i form av en resedagbok:

1. Flygplanets registreringsbeteckning.
2. Datum.
3. Namn på besättningsmedlem(mar).
4. Arbetsuppgift för besättningsmedlem(mar).
5. Avgångsplats.
6. Ankomstplats.
7. Avgångstid (tid från lastningsplats).
8. Ankomsttid (tid till avlastningsplats).
9. Antal flygtimmar.
10. Flygningens art.
11. Tillbud, eventuella iakttagelser.
12. Befälhavarens namnteckning (eller motsvarande).

b) Operatören kan få tillstånd av myndigheten att inte föra resedagbok för flygplan, eller del därav, om de relevanta uppgifterna finns tillgängliga i annan dokumentation.

c) Operatören skall säkerställa att alla noteringar görs löpande och att de inte kan raderas.

OPS 1.1060

Driftfärdplan

a) En operatör skall säkerställa att den driftfärdplan som används och de noteringar som görs i den under flygning innehåller följande punkter:

1. Flygplanets registreringsbeteckning.
2. Flygplanets typ och variant.
3. Flygningens datum.
4. Flygningens identifieringsbeteckning.

5. Namn på flygbesättningsmedlemmar.

6. Arbetsuppgift för flygbesättningsmedlemmar.

7. Avgångsplats.

8. Avgångstid (verklig tid från lastningsplats, starttid).

9. Ankomstplats (planerad och verklig).

10. Ankomsttid (verklig landningstid och tid till avlastningsplats).

11. Art av verksamhet (ETOPS, VFR, överföringsflygning etc.).

12. Sträcka och delsträckor med rapportpunkter/brytpunkter, distanser, tid och färdlinjer.

13. Planerad marschfart och flygtider mellan rapportpunkter/brytpunkter. Beräknad och verklig passertid.

14. Säkra flyghöjder och lägsta nivåer.

15. Planerade flyghöjder och flygnivåer.

16. Bränsleberäkningar (noteringar om bränslekontroller under flygning).

17. Bränsle ombord vid start av motorerna.

18. Alternativ för destinationsflygplats och, i tillämpliga fall, för start och sträcka, inklusive information som krävs i stycke 12, 13, 14 och 15 ovan.

19. Första ATS-färdtillstånd och efterföljande ändrade färdtillstånd.

20. Beräkningar vid omplanering under flygning.

21. Relevant meteorologisk information.

b) Punkter som är lätt tillgängliga i annan dokumentation eller från annan godtagbar källa eller som inte är tillämpliga med hänsyn till verksamhetens art får utelämnas i driftfärdplanen.

c) Operatören skall säkerställa att driftfärdplanen och dess användning är beskrivna i drifthandboken.

d) Operatören skall säkerställa att noteringar i driftfärdplanen görs löpande och att de inte kan raderas.

OPS 1.1065

Förvaringstider för dokument

En operatör skall säkerställa att alla noteringar och all relevant operativ och teknisk information från varje individuell flygning förvaras under de tidsperioder, som föreskrivs i tillägg 1 till OPS 1.1065.

OPS 1.1070

Operatörens handbok för styrning av underhåll (Operator's Maintenance Management Exposition)

En operatör skall ha en aktuell godkänd handbok för styrning av underhåll som föreskrivs i OPS 1.905.

OPS 1.1071

Teknisk journal för flygplan

En operatör skall ha en teknisk journal för flygplan enligt bestämmelserna i OPS 1.915.

Tillägg 1 till OPS 1.1045

Drifthandbokens innehåll

En operatör skall säkerställa att drifthandboken innehåller följande:

A – ALLMÄNT/GRUNDLÄGGANDE

0. ADMINISTRATION OCH KONTROLL AV DRIFTHANDBOKEN

0.1 *Inledning*

a) En uppgift att handboken uppfyller alla tillämpliga bestämmelser och villkoren i tillämpligt drifttillstånd.

b) En uppgift om att handboken innehåller operativa instruktioner som skall iakttas av berörd personal.

c) En förteckning över och en kortfattad beskrivning av de olika delarna, deras innehåll, tillämpning och användning.

d) Förklaringar och definitioner av begrepp och ord som behövs för att använda handboken.

0.2 *Ändrings- och revisionssystem*

a) Uppgifter om person(er) som ansvarar för att skicka ut och införa ändringar och revisioner.

b) En förteckning över ändringar och revisioner med datum för insättning och ikraftträdande.

c) En uppgift om att handskrivna ändringar och revisioner inte är tillåtna utom i situationer som kräver omedelbar ändring eller revision av säkerhetsskäl.

d) En beskrivning av systemet för notering av sidor och datum för deras ikraftträdande.

e) En förteckning över gällande sidor.

f) Notering av ändringar (på textsidor och, så långt möjligt, på kartor och diagram).

g) Tillfälliga revisioner.

h) En beskrivning av distributionssystemet för handböckerna, ändringarna och revisionerna.

1. ORGANISATION OCH ANSVAR

1.1 *Organisationsstruktur*

En beskrivning av organisationsstrukturen inklusive den allmänna organisationsplanen för företaget och organisationsplanen för den operativa avdelningen. Organisationsplanen skall visa sambandet mellan den operativa avdelningen och andra avdelningar i företaget. I synnerhet skall hierarkin inom och rapporteringsvägar för alla sektioner, avdelningar etc., som hänför sig till flygverksamhetens säkerhet, visas.

1.2 *Utsedda befattningshavare*

Namn på varje utsedd befattningshavare som är ansvarig för flygverksamheten, underhållssystemet, besättningsutbildningen och marktjänster som föreskrivs i OPS 1.175 i. En beskrivning av deras funktion och ansvar skall ingå.

1.3 *Den operativa ledningspersonalens ansvar och arbetsuppgifter*

En beskrivning av arbetsuppgifter, ansvar och befogenheter för den operativa ledningspersonalen som har betydelse för flygverksamhetens säkerhet och ansvaret för att de tillämpliga bestämmelserna är uppfyllda.

1.4 *Befälhavarens befogenheter, arbetsuppgifter och ansvar*

En deklaration som preciserar befälhavarens befogenheter, arbetsuppgifter och ansvar.

1.5 *Arbetsuppgifter och ansvar för andra besättningsmedlemmar än befälhavaren*

2. OPERATIV STYRNING OCH ÖVERVAKNING

2.1 *Operatörens övervakning av verksamheten*

En beskrivning av systemet för operatörens övervakning av verksamheten (se OPS 1.175 g). Denna skall visa hur flygverksamhetens säkerhet och personalens kvalifikationer övervakas. Särskilt förfaranden som berör följande punkter skall beskrivas:

a) Giltighet för certifikat och kvalifikationer.

b) Den operativa personalens kompetens.

c) Kontroll, analys och förvaring av uppgifter, dokumentation från flygning, ytterligare information och data.

2.2 *System för att utfärda ytterligare operativa instruktioner och information*

En beskrivning av varje system för att utfärda information som kan vara av operativ art men som utgör komplettering till den som ingår i drifthandboken. Tillämpningen av denna information och ansvaret för att den utfärdas skall ingå.

2.3 *Haveriförebyggande åtgärder och flygsäkerhetsprogram*

En beskrivning av de huvudsakliga aspekterna på flygsäkerhetsprogrammet.

2.4 *Operativ styrning*

En beskrivning av förfaranden och ansvar som är nödvändiga för att utöva operativ styrning med avseende på flygsäkerhet.

2.5 *Myndighetens befogenheter*

En beskrivning av myndighetens befogenheter.

3. KVALITETSSYSTEM

En beskrivning av det kvalitetssystem som införts och som minst innehåller

a) kvalitetspolicy,

b) en beskrivning av kvalitetssystemets organisation, och

c) fördelning av arbetsuppgifter och ansvar.

4. BESÄTTNINGSSAMMANSÄTTNING

4.1 *Besättningssammansättning*

En redogörelse för den metodik som tillämpas för att fastställa besättningssammansättningen med beaktande av följande:

a) Den flygplanstyp som används.

b) Verksamhetsområdet och arten av verksamhet som utövas.

c) Flygningens skede.

d) Kraven för minimibesättning och planerad tjänstgöringsperiod.

e) Besättningsmedlemmarnas erfarenhet (totalt och på typen), aktuell flygstatus och kvalifikationer.

f) Hur man utser befälhavaren och om så krävs beroende på flygningens längd, förfaranden för att lösa av befälhavaren eller andra flygbesättningsmedlemmar. (Se tillägg 1 till OPS 1.940).

g) Hur man utser kabinchef och om så krävs beroende på flygningens längd, förfaranden för att lösa av kabinchefen och andra kabinbesättningsmedlemmar.

4.2 *Sättet att utse befälhavaren*

Regler tillämpliga för att utse befälhavaren.

4.3 *Inkapacitet hos flygbesättningen*

Instruktioner för den ordning i vilken befälhavarskapet tas över i händelse av inkapacitet hos flygbesättningen.

4.4 *Flygning på mer än en typ*

En uppgift som anger vilka flygplan som betraktas som en och samma typ vid

a) flygbesättningsplanering, och

b) kabinbesättningsplanering.

5. KVALIFIKATIONSKRAV

5.1 En beskrivning av certifikat, behörighet(er), kvalifikation/kompetens (t.ex. för sträckor och flygplatser), erfarenhet, utbildning, kontroll och aktuell flygstatus som krävs för att den operativa personalen skall kunna utföra sina arbetsuppgifter. Hänsyn skall tas till flygplanstypen, verksamhetens art och besättningssammansättning.

5.2 *Flygbesättning*

a) Befälhavare.

b) Förare för att lösa av befälhavaren.

c) Biträdande pilot.

d) Förare under övervakning.

e) Systemoperatör.

f) Flygning på mer än en typ eller variant.

5.3 *Kabinbesättning*

a) Chef för kabinbesättning.

b) Kabinbesättningsmedlem.

i) Erforderlig kabinbesättningsmedlem.

ii) Extra kabinbesättningsmedlem och kabinbesättningsmedlem under förtrogenhetsflygningar.

c) Flygning på mer än en typ eller variant.

5.4 *Personal för utbildning, kontroll och övervakning*

a) För flygbesättning.

b) För kabinbesättning.

5.5 *Annan operativ personal*

6. FÖRSIKTIGHETSÅTGÄRDER AVSEENDE BESÄTTNINGARS HÄLSA

6.1 *Försiktighetsåtgärder avseende besättningars hälsa*

Tillämpliga bestämmelser och råd till besättningsmedlemmar avseende deras hälsa och som innefattar:

a) Alkohol och andra berusande drycker.

b) Narkotika.

c) Läkemedel.

d) Sömntabletter.

e) Farmaceutiska preparat.

f) Vaccinering.

g) Djupdykning.

h) Blodgivning.

i) Försiktighetsåtgärder rörande mat före och under flygning.

j) Sömn och vila.

k) Kirurgiska ingrepp.

7. FLYGTIDSBEGRÄNSNINGAR

7.1 *Flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar och krav på vila*

Det system som utarbetats av operatören i enlighet med förekommande nationella bestämmelser.

7.2 *Överskridanden av flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar och/eller reducering av viloperioder*

Förhållanden under vilka flyg- och tjänstgöringstider får överskridas eller viloperioder reduceras samt procedurerna som används för att rapportera dessa förändringar.

8. OPERATIVA PROCEDURER

8.1 *Instruktioner för flygförberedelse*

I tillämplig omfattning med hänsyn till verksamheten:

8.1.1 *Lägsta flyghöjder*

En beskrivning av metoden för att bestämma och tillämpa lägsta flyghöjder innefattande

a) en procedur för att fastställa lägsta flyghöjder/flygnivåer för VFR-flygningar, och

b) en procedur för att fastställa lägsta flyghöjder/flygnivåer för IFR-flygningar.

8.1.2 *Kriterier för att bestämma flygplatsers användbarhet*

8.1.3 *Metoder för att bestämma operativa minima vid flygplats*

Metoden för att fastställa operativa minima vid flygplats för IFR-flygningar i enlighet med OPS 1 avsnitt E. Hänvisning skall göras till procedurerna för att fastställa sikt och/eller bansynvidd och för att tillämpa den verkliga sikten observerad av piloterna, den rapporterade sikten och den rapporterade bansynvidden.

8.1.4 Operativa minima på sträckan för VFR-flygningar eller för delar av en flygning som flygs enligt VFR och, då enmotoriga flygplan används, instruktioner för val av sträcka med avseende på tillgängligheten av områden som medger en säker nödlandning.

8.1.5 *Presentation och tillämpning av operativa minima för flygplats och sträcka*

8.1.6 *Tolkning av meteorologisk information*

Förklarande material om tolkningen av väderprognoser (MET forecasts) och väderrapporter (MET reports) som är relevanta med avseende på verksamhetsområdet, inklusive tolkningen av väderfenomen och deras koder.

8.1.7 *Bestämning av bränslemängder, olja och vattenmetanol som medförs*

Metoderna med vars hjälp mängderna av bränsle, olja och vattenmetanol som skall medföras, bestäms och följs upp under flygning. Denna del skall också innehålla instruktioner för att mäta och fördela de vätskor som medförs ombord. Sådana instruktioner skall beakta alla förhållanden som kan uppstå under flygning, inklusive möjligheten av omplanering under flygning och av fel på en eller flera av flygplanets motorer. Systemet för att bevara bränsle- och oljedokumentation skall också beskrivas.

8.1.8 *Massa och tyngdpunkt*

De allmänna principerna för massa och tyngdpunkt innefattande

a) definitioner,

b) metoder, procedurer och ansvar för att utarbeta och godta massa- och tyngdpunktsberäkningar,

c) policyn för användning av standard- och/eller verklig massa,

d) metoden för att bestämma tillämpliga värden för passagerar-, bagage- och godsmassa,

e) tillämpliga värden för passagerar- och bagagemassa för olika arter av verksamheter och flygplanstyp,

f) allmänna instruktioner och information som är nödvändig för verifikation av de olika slag av dokumentation av massa och balans som används,

g) procedurer för ändringar i sista minuten (LMC),

h) densitet för bränsle, olja och vattenmetanol samt

i) policy/procedurer för placering av passagerare.

8.1.9 *ATS-färdplan*

Procedurer och ansvar för att utarbeta och inlämna ATS-färdplanen. Faktorer som skall beaktas inkluderar sättet för att lämna in såväl individuella färdplaner som upprepade färdplaner.

8.1.10 *Driftfärdplan*

Procedurer och ansvar för att utarbeta och godta driftfärdplanen. Användningen av driftfärdplanen skall beskrivas inklusive exempel på de färdplansformulär som används.

8.1.11 *Operatörens tekniska journal för flygplan*

Ansvar för och användning av operatörens tekniska journal för flygplan skall beskrivas, inklusive exempel på de formulär som används.

8.1.12 *Förteckning över dokument, formulär och ytterligare information som skall medföras*

8.2 *Instruktioner för marktjänst*

8.2.1 *Tankningsprocedurer*

En beskrivning av tankningsprocedurer, innefattande

a) försiktighetsåtgärder under tankning och nkar som innefattar när ett reservkraftsaggregat (APU) är i användning eller när en turbinmotor är igång och propellerbromsarna är tillslagna,

b) tankning och nkar när passagerare går ombord, är ombord eller stiger av, och

c) försiktighetsåtgärder som skall vidtas för att undvika blandning av bränslen.

8.2.2 *Säkerhetsprocedurer för hantering av flygplan, passagerare och gods*

En beskrivning av de procedurer som skall användas vid tilldelning av säten och vid passagerares av- och påstigning samt vid lastning och lossning av flygplanet. Ytterligare procedurer för att uppnå säkerhet medan flygplanet befinner sig på uppställningsplattan skall också ingå. Procedurerna skall innefatta

a) barn/småbarn, sjuka passagerare och personer med nedsatt rörelseförmåga,

b) transport av avvisade passagerare samt personer som är utvisade eller som är tagna i förvar,

c) tillåten storlek och vikt för handbagage,

d) lastning och fixering av föremål i flygplanet,

e) speciallaster och klassificering av lastutrymmen,

f) placering av markutrustning,

g) handhavande av flygplansdörrar,

h) säkerhet på rampen, inkluderande förebyggande av brand, områden med kraftiga luftströmmar och insugningsrisk,

i) startprocedurer, avgång från och ankomst till rampen,

j) flygplansservice,

k) dokument och formulär för hantering av flygplan, samt

l) placering av flera passagerare i samma flygplanssäte.

8.2.3 *Procedurer för att vägra påstigning*

Procedurer som säkerställer att personer, som uppträder berusade eller som genom sitt beteende eller genom fysiska tecken visar att de är påverkade av droger vägras påstigning, med undantag för medicinska patienter som tas om hand på lämpligt sätt. Detta gäller inte för medicinska patienter under vederbörlig vård.

8.2.4 *Åtgärder på marken för avisning och för att förhindra isbildning*

En beskrivning av policy och förfaranden för avisning och för att förhindra isbildning på flygplan på marken. Dessa skall innefatta beskrivningar av typerna och effekterna av isbildning och andra kontaminering på flygplanet vid stillastående, under markrörelser och under start. Dessutom skall en beskrivning göras av de vätsketyper som används innefattande

a) varumärke eller kommersiellt namn,

b) egenskaper,

c) effekter på flygplanets prestanda,

d) skyddstider, och

e) försiktighetsåtgärder vid användning.

8.3 *Flygförfaranden*

8.3.1 *VFR/IFR-policy*

En beskrivning av den policy som gäller för att tillåta att flygningar utförs enligt VFR eller som kräver att flygningarna skall utföras enligt IFR eller för övergång från den ena regeln till den andra.

8.3.2 *Navigeringsförfaranden*

En beskrivning av alla navigeringsförfaranden som är relevanta med avseende på verksamhetsart(er) och verksamhetsområde(n). Hänsyn skall tas till

a) standardnavigeringsförfaranden inkluderande policy för att utföra oberoende dubbelkontroller av uppgifter som matas in via tangentbordet där dessa påverkar den flygbana som skall följas av flygplanet,

b) MNPS och polarnavigering och navigering i andra angivna områden,

c) RNAV,

d) omplanering under flygning,

e) förfaranden i händelse av systemdegradering, och

f) RVSM

8.3.3 *Procedurer för höjdmätarinställning*

8.3.4 *Procedurer för höjdvarningssystem*

8.3.5 *Procedurer för terrängvarningssystem (GPWS)*

8.3.6 *Policy och procedurer för användning av TCAS/ACAS*

8.3.7 *Policy och procedurer för bränslehantering under flygning*

8.3.8 *Ogynnsamma och potentiellt riskfyllda atmosfäriska förhållanden*

Förfaranden vid verksamhet i, och/eller för att undvika ogynnsamma och potentiellt riskfyllda atmosfäriska förhållanden innefattande

a) åskväder,

b) isbildningsförhållanden,

c) turbulens,

d) vindskjuvning,

e) jetströmmar,

f) moln av vulkanisk aska,

g) kraftig nederbörd,

h) sandstormar,

i) lävågor, och

j) signifikanta temperaturinversioner.

8.3.9 *Vakturbulens*

Kriterier för avstånd till turbulens efter flygplan med hänsyn tagen till flygplanstyp, vindförhållanden och banans läge.

8.3.10 *Besättningsmedlemmar vid sina arbetspositioner*

Kraven för besättningsmedlemmars bemanning av sina tilldelade arbetspositioner eller säten under de olika flygfaserna eller när det anses nödvändigt av säkerhetsskäl.

8.3.11 *Användning av säkerhetsbälten av besättning och passagerare*

Kraven för besättningsmedlemmarnas och passagerarnas användning av säkerhetsbälten och/eller axelremmar under de olika flygfaserna eller när det anses nödvändigt av säkerhetsskäl.

8.3.12 *Tillträde till cockpit*

Villkoren för tillträde till cockpit av andra personer än flygbesättningen. Policyn angående tillträde för inspektörer från myndigheten skall också ingå.

8.3.13 *Användning av lediga besättningssäten*

Villkoren och procedurerna för att använda lediga besättningssäten.

8.3.14 *Inkapacitet hos besättningsmedlemmar*

Procedurer som skall följas i händelse av inkapacitet hos besättningsmedlemmar under flygning. Exempel på typ av inkapacitet och metoder för att känna igen dem skall ingå.

8.3.15 *Kabinsäkerhetskrav*

Procedurer omfattande

a) iordningställande av kabinen för flygning, krav som skall iakttas under flygning och förberedelse för landning inkluderande procedurer för säkring av kabin och pentryn,

b) procedurer som säkerställer att passagerare placeras på ett sådant sätt att de i händelse av att en nödutrymning krävs, på bästa sätt kan assistera vid utrymningen av flygplanet och inte hindra denna,

c) procedurer som skall följas vid passagerares på- och avstigning,

d) procedurer i händelse av tankning med passagerare eller som går ombord eller stiger av,

e) rökning ombord.

8.3.16 *Procedurer för information till passagerarna*

Innehåll, medel och tidpunkter för information till passagerarna i enlighet med OPS 1.285.

8.3.17 *Procedurer för flygplan som brukas när det krävs att utrustning medförs för att upptäcka strålning från kosmos eller solen*

Procedurer för användning av utrustning för att upptäcka strålning från kosmos eller solen och för att registrera dess värden inkluderande åtgärder som skall vidtas i händelse av att gränsvärden specificerade i drifthandboken överskrids. Dessutom de procedurer, inklusive ATS-procedurer, som skall följas i händelse av att beslut om att sjunka eller omdirigera tas.

8.4 *Allvädersverksamhet*

En beskrivning av de operativa procedurer som är förenade med allvädersverksamhet (se också OPS avsnitt D och E).

8.5 *ETOPS*

En beskrivning av de operativa ETOPS-procedurerna.

8.6 *Användning av minimiutrustningslista, MEL, och lista/listor över konfigurationsavvikelser, CDL*

8.7 *Icke-kommersiella flygningar*

Procedurer och begränsningar för

a) skolflygningar,

b) provflygningar,

c) leveransflygningar,

d) överföringsflygningar,

e) demonstrationsflygningar, och

f) positioneringsflygningar,

inklusive de olika slag av personer som får medföras på sådana flygningar.

8.8 *Syrgasbestämmelser*

8.8.1 En redogörelse över de förhållanden under vilka syrgas skall finnas tillgänglig och användas.

8.8.2 De syrgasbestämmelser som är specificerade för

a) flygbesättning,

b) kabinbesättning, och

c) passagerare.

9. FARLIGT GODS OCH VAPEN

9.1 Information, instruktioner och allmänna råd avseende transport av farligt gods och som innefattar

a) operatörens policy beträffande transport av farligt gods,

b) råd som rör bestämmelser för att godtaga, märka, hantera, stuva och avskilja farligt gods,

c) procedurer för att hantera nödsituationer som berör farligt gods,

d) arbetsuppgifter för all personal enligt OPS 1.1215, och

e) instruktioner om medförande av personal som är anställd hos operatören.

9.2 De förhållanden under vilka vapen, krigsmateriel och sportvapen får medföras.

10. LUFTFARTSSKYDD

10.1 Instruktioner och anvisningar för luftfartsskydd av icke-konfidentiell natur som skall innefatta den operativa personalens befogenheter och ansvar. Policy och förfaranden för handhavande och rapportering av brott ombord såsom olagligt ingripande, sabotage, bombhot och kapning skall också ingå.

10.2 En beskrivning av förebyggande åtgärder och utbildning i luftfartsskydd.

Anm.: Delar av instruktionerna och anvisningarna för luftfartsskydd får vara konfidentiella.

11. BEHANDLING AV HAVERIER OCH STÖRNINGAR

Förfaranden för behandling, underrättelse om och rapportering av haverier och störningar

Denna del skall innehålla

a) definitioner av haverier och störningar och det ansvar som är tillämpligt för alla berörda personer,

b) beskrivningarna över vilka företagsavdelningar, myndigheter eller andra institutioner som skall underrättas samt med vilka medel och i vilken ordningsföljd detta skall ske i händelse av ett haveri,

c) särskilda krav på underrättelse i händelse av ett haveri eller störning när farligt gods medförs,

d) en beskrivning av bestämmelserna för rapportering av störningar av särskild art och haverier,

e) de formulär som används för rapportering och förfaranden för överlämning av dem till myndigheten skall också ingå, och

f) om operatören utvecklar ytterligare säkerhetsrelaterade rapporteringsförfaranden för egen intern användning, en beskrivning av tillämpningen och av de tillhörande formulär som skall användas.

12. TRAFIKREGLER FÖR LUFTFART

Trafikregler för luftfart innefattande

a) visuell- och instrumentflygregler,

b) territoriell tillämpning av trafikreglerna,

c) kommunikationsförfaranden inklusive förfaranden vid avbrott i radioförbindelse,

d) information och instruktioner som rör ingripande mot civila flygplan,

e) de förhållanden under vilka radiopassning skall upprätthållas,

f) signaler,

g) tidsystem som används i verksamheten,

h) ATC-färdtillstånd, följande av färdplan och positionsrapporter,

i) visuella signaler som används för att varna ett flygplan som utan tillstånd flyger i eller är på väg in i ett restriktionsområde, förbjudet eller farligt område,

j) förfaranden för piloter som iakttar ett haveri eller mottar ett nödanrop,

k) visuella tecken för användning från marken till luften av överlevande, beskrivning och användning av signalhjälpmedel, och

l) nöd- och ilsignaler.

B – OPERATIVA FLYGPLANSFRÅGOR – TYPRELATERADE

Med beaktande av skillnader mellan typer och typvarianter, under följande rubriker:

0. ALLMÄN INFORMATION OCH MÅTTENHETER

0.1 Allmän information (t.ex. flygplansdimensioner), inklusive en redogörelse för de måttenheter som används i verksamheten med den berörda flygplanstypen samt omräkningstabeller.

1. BEGRÄNSNINGAR

1.1 En beskrivning av de certifierade begränsningarna och de tillämpliga operativa begränsningarna innefattande

a) certifieringsstatus (t.ex. JAR-23, JAR-25, ICAO Annex 16 (JAR-36 och JAR-34) etc.),

b) kabinkonfiguration för varje flygplanstyp inklusive en illustrerad presentation,

c) arter av verksamhet som är godkända (t.ex. VFR/IFR, Kategori II/III, RNP-typ, flygning under kända isbildningsförhållanden etc.),

d) besättningssammansättning,

e) massa och tyngdpunkt,

f) fartbegränsningar,

g) flygenvelopp(er),

h) vindbegränsningar inklusive flygning på kontaminerade banor,

i) prestandabegränsningar för tillämpliga konfigurationer,

j) banlutning,

k) begränsningar på våta eller kontaminerade banor,

l) kontamination på flygkroppen, och

m) systembegränsningar.

2. NORMALA PROCEDURER

2.1 De normala procedurer och arbetsuppgifter som är tilldelade besättningen, tillämpliga checklistor, systemet för användning av checklistorna och en deklaration om de koordineringsförfaranden mellan flyg- och kabinbesättning som är nödvändiga. Följande normala procedurer och arbetsuppgifter skall ingå:

a) Före flygning.

b) Före avgång.

c) Höjdmätarinställning och -kontroll.

d) Taxning, start och stigning.

e) Reducering av buller.

f) Planflykt och nedgång.

g) Förberedelse och genomgång för inflygning och landning.

h) VFR-inflygning.

i) Instrumentinflygning.

j) Visuell inflygning och cirkling.

k) Avbruten inflygning.

l) Normal landning.

m) Efter landning.

n) Flygning på våta och kontaminerade banor.

3. ONORMALA PROCEDURER OCH NÖDFÖRFARANDEN

3.1 De onormala procedurer, nödförfaranden och arbetsuppgifter som är tilldelade besättningen, tillämpliga checklistor, systemet för användning av checklistorna och en deklaration om de koordineringsförfaranden mellan flyg- och kabinbesättning som är nödvändiga. Följande onormala procedurer, nödförfaranden och arbetsuppgifter skall ingå:

a) Inkapacitet hos besättningen.

b) Brand- och rökövningar.

c) Flygning utan övertryck och med partiellt övertryck.

d) Överskridande av strukturella begränsningar såsom överviktslandning.

e) Överskridande av begränsningar för kosmisk strålning.

f) Blixtnedslag.

g) Nödkommunikation och larm av ATC om nödsituationer.

h) Motorbortfall.

i) Systemfel.

j) Anvisningar för diversion i händelse av allvarligt tekniskt fel.

k) Terrängvarning (GPW).

l) TCAS-varning.

m) Vindskjuvning.

n) Nödlandning på land och på vatten.

4. PRESTANDA

4.0 Prestandadata skall presenteras på sådant sätt att den kan användas utan svårighet.

4.1 *Prestandadata*

Prestandaunderlag som är nödvändigt för att uppfylla prestandabestämmelserna i OPS 1 avsnitt F, G, H och I skall ingå för att göra det möjligt att fastställa

a) begränsningar för stigning vid start – massa, höjd, temperatur,

b) banlängd för start (torr, våt, kontaminerad),

c) data för nettoflygbana avseende beräkning av hinderfrihet eller, i tillämpliga fall, stigflygbanan,

d) gradientförlusterna för utflygning med bankning,

e) begränsningar för stigning på sträcka,

f) begränsningar för stigning vid inflygning,

g) begränsningar för stigning vid landning,

h) banlängd för landning (torr, våt, kontaminerad) innefattande effekterna av ett fel på ett system eller en anordning under flygning, om det påverkar landningssträckan,

i) begränsningar i bromsenergi, samt

j) farter tillämpliga för de olika flygfaserna (även med hänsyn tagen till våta eller kontaminerade banor).

4.1.1 *Kompletterande data för flygningar under isbildningsförhållanden*

Alla certifierade prestanda relaterade till en tillåten konfiguration, eller konfigurationsavvikelse, såsom slirskydd ur funktion, skall ingå.

4.1.2 Om data för prestanda, som krävs för tillämplig prestandaklass, inte är tillgängliga i den godkända flyghandboken, skall andra data som är godtagbara för myndigheten ingå. Alternativt får drifthandboken innehålla hänvisning till godkänd data i flyghandboken när det inte är troligt att sådan data används ofta eller i en nödsituation.

4.2 *Ytterligare data för prestanda. Ytterligare data för prestanda när det är tillämpligt, innefattande*

a) stiggradienter med alla motorer i funktion,

b) data för drift-down,

c) effekt av vätskor för avisning/förhindrande av isbildning,

d) flygning med utfällt landningsställ,

e) i fråga om flygplan med 3 eller fler motorer, överföringsflygningar med en motor ur funktion, och

f) flygningar som utförs enligt villkoren i listan för konfigurationsavvikelser (CDL).

5. FÄRDPLANERING

5.1 Data och instruktioner som är nödvändiga för planering före och under flygning innefattande faktorer såsom fartregister och motorinställningar. Där det är tillämpligt skall procedurer för flygning efter motorbortfall, ETOPS (särskilt marschfart med en motor ur funktion och maximalt avstånd till en användbar flygplats, bestämd i enlighet med OPS 1.245) och flygningar till isolerade flygplatser, ingå.

5.2 Metoden för att beräkna bränsle som behövs för olika skeden av flygning i enlighet med OPS 1.255.

6. MASSA OCH BALANS

Instruktioner och data för beräkning av massa och balans innefattande

a) beräkningssystem (t.ex. indexsystem),

b) information och instruktioner för att färdigställa massa- och balansdokumentation, inklusive manuella och datorgenererade former,

c) begränsande värden för massa och tyngdpunktsläge för de typer, varianter eller individuella flygplan, som används av operatören, och

d) grundtommassa och motsvarande tyngdpunktsläge eller index.

7. LASTNING

Förfaranden och villkor för lastning och säkring av last i flygplanet.

8. LISTA ÖVER KONFIGURATIONSAVVIKELSER

Listan/listorna över konfigurationsavvikelser, CDL, om sådan/sådana givits ut av tillverkaren, med beaktande av de flygplanstyper och -varianter som brukas, inklusive förfaranden som skall följas när ett flygplan medges avgå enligt villkoren i dess CDL.

9. MINIMIUTRUSTNINGSLISTA, MEL

Minimiutrustningslistan, MEL, som beaktar de flygplanstyper och -varianter som används samt verksamhetsart(er)/verksamhetsområde(n). MEL skall innefatta navigeringsutrustningen och ta hänsyn till de navigeringsprestanda som krävs för sträckan och verksamhetsområdet.

10. ÖVERLEVNADS- OCH NÖDUTRUSTNING INKLUSIVE SYRGAS

10.1 En förteckning över den överlevnadsutrustning som skall medföras för de sträckor som skall flygas och procedurerna för kontroll av funktionsdugligheten hos denna utrustning före start. Instruktioner som rör placering, tillgänglighet och användning av överlevnads- och nödutrustning samt tillhörande checklista/checklistor skall också ingå.

10.2 Förfarandet för att bestämma den mängd syrgas som krävs och den kvantitet som är tillgänglig. Flygprofil, antal ombordvarande och eventuell tryckförlust i kabinen skall beaktas. Den information som ges skall ha en utformning som gör att den kan användas utan svårighet.

11. NÖDUTRYMNINGSFÖRFARANDEN

11.1 *Instruktioner för förberedelse av nödutrymning inkluderande besättningssamordning och tilldelning av nödpositioner.*

11.2 *Nödutrymningsförfaranden*

En beskrivning av arbetsuppgifterna för alla besättningsmedlemmar så att en snabb utrymning av ett flygplan kan genomföras och passagerarna kan tas omhand i händelse av en nödlandning på land eller på vatten eller någon annan nödsituation.

12. FLYGPLANSSYSTEM

En beskrivning av flygplanssystemen, tillhörande reglage och indikeringar samt operativa instruktioner.

C – INSTRUKTIONER OCH INFORMATION FÖR STRÄCKA OCH FLYGPLATS

1. Instruktioner och information som rör kommunikation, navigering och flygplatser inklusive lägsta flygnivåer och flyghöjder för varje sträcka som skall flygas samt operativa minima för varje flygplats som planeras att användas, innefattande

a) lägsta flygnivå/flyghöjd,

b) operativa minima för start-, destinations- och alternativflygplatser,

c) kommunikations- och navigeringshjälpmedel,

d) data om rullbanan och flygplatshjälpmedel,

e) procedurer för inflygning, avbruten inflygning och utflygning inklusive procedurer för reducering av buller,

f) förfaranden vid avbrott i radioförbindelse,

g) hjälpmedel för flygräddningstjänst i det område över vilket flygplanet skall flygas,

h) en förteckning över de flygkartor som skall medföras ombord med hänsyn till arten av flygning och sträckan som skall flygas, inklusive metoden för att kontrollera deras giltighet,

i) tillgänglighet av luftfartsinformation (AIS) och flygvädertjänst,

j) COM/NAV-procedurer för sträcka,

k) gradering av flygplatser med avseende på flygbesättningens kvalifikationer,

l) särskilda flygplatsbegränsningar (prestandabegränsningar och operativa procedurer).

D – UTBILDNING

1. Utbildningsplaner och kontrollprogram för all operativ personal som är tilldelad operativa arbetsuppgifter i samband med förberedelse och/eller utförande av flygning.

2. Utbildningsplaner och kontrollprogram skall innefatta följande:

2.1 För flygbesättning: Alla relevanta punkter som föreskrivs i avsnitt E och N.

2.2 För kabinbesättning: Alla relevanta punkter som föreskrivs i avsnitt O.

2.3 För berörd operativ personal, inklusive besättningsmedlemmar:

a) Alla relevanta punkter som föreskrivs i avsnitt R (transport av farligt gods med flyg), och

b) alla relevanta punkter som föreskrivs i avsnitt S (luftfartsskydd).

2.4 För annan operativ personal än besättningsmedlemmar (t.ex. flygklarerare, marktjänstpersonal etc.): Alla andra relevanta punkter som föreskrivs i OPS gällande deras arbetsområden.

3. *Procedurer*

3.1 Procedurer för utbildning och kontroll

3.2 Procedurer som skall tillämpas i händelse av att personalen inte erhåller eller upprätthåller föreskrivna standarder.

3.3 Procedurer för att säkerställa att onormala situationer eller nödsituationer som kräver tillämpning helt eller delvis av onormala procedurer eller nödförfaranden samt simulering av IMC med artificiella medel, inte simuleras under kommersiella flygtransporter.

4. Beskrivning av dokumentation som skall förvaras och förvaringstider. (Se tillägg 1 till OPS 1.625.)

Tillägg 1 till OPS 1.1065

Förvaringstider för dokument

En operatör skall säkerställa att följande information/dokumentation förvaras på ett godtagbart sätt, tillgängligt för myndigheten, under de tider som anges i nedanstående tabeller.

Anm.: Ytterligare information avseende underhållsdokumentation föreskrivs i avsnitt M.

Tabell 1

Information som används för att förbereda och genomföra en flygning

Information som används för att förbereda och genomföra flygningen såsom anges i OPS 1.135	
Driftfärdplan	3 månader
Teknisk journal för flygplan	24 månader efter datum för sista noteringen
Sträckanpassad NOTAM/AIS-dokumentation om sådan är utgiven av operatören	3 månader
Dokumentation av massa och balans	3 månader
Underrättelse om speciell last, inklusive farligt gods	3 månader

Tabell 2

Rapporter

Rapporter	
Resedagbok	3 månader
Rapport(er) från flygning med anteckning om detaljer från störningar, som föreskrivs i OPS 1.420 eller varje händelse som befälhavaren bedömer nödvändig att rapportera/anteckna	3 månader
Rapporter om överskridande av tjänstgöringstider och/eller om reducering av viloperioder	3 månader

Tabell 3

Flygbesättningsjournaler

Flygbesättningsjournaler	
Flygtjänstgöringstid och vilotid	15 månader
Certifikat	Så länge flygbesättningsmedlemmen utnyttjar certifikatets befogenheter hos operatören
Övergångsutbildning och kontroll	3 år
Befälhavarkurs (inkluderande kontroll)	3 år
Repetitionsutbildning och kontroll	3 år
Utbildning och kontroll för tjänstgöring på båda pilotplatserna	3 år
Aktuell erfarenhet (se OPS 1.970)	15 månader
Sträck- och flygplatskännedom (se OPS 1.975)	3 år
Utbildning och kvalifikation för särskilda verksamheter när detta krävs i OPS (t.ex. ETOPS, kategori II/III-verksamhet)	3 år
Farligt gods-utbildning i tillämpliga fall	3 år

Tabell 4

Kabinbesättningsjournaler

Kabinbesättningsjournaler	
Flygtid, tjänstgöringstid och vilotid	15 månader
Grundutbildning, övergångs- och skillnadsutbildning (inkluderande kontroll)	Så länge kabinbesättningsmedlem men är anställd hos operatören
Repetitionsutbildning och fortbildning (inkluderande kontroll)	12 månader efter det kabinbesättningsmedlemmen har lämnat anställningen hos operatören
Farligt gods-utbildning i tillämpliga fall	3 år

Tabell 5

Journaler för annan operativ personal

Journaler för annan operativ personal	
Utbildnings-/kvalifikationsjournaler för annan personal för vilken ett godkänt utbildningsprogram krävs i OPS	De 2 senaste utbildningsjournalerna

Tabell 6

Andra journaler

Andra journaler	
Journal över doser av strålning från kosmos och solen	Till 12 månader efter det besättningsmedlemmen lämnat anställningen hos operatören
Journaler över kvalitetssystem	5 år

AVSNITT R

TRANSPORT AV FARLIGT GODS MED FLYG

OPS 1.1150

Terminologi

Begrepp som används i detta avsnitt har följande innebörd:

1. Kontrollista för mottagning: Ett dokument som används för att kontrollera det yttre utseendet hos förpackningar som innehåller farligt gods och tillhörande transporthandlingar för att fastställa att alla tillämpliga bestämmelser har uppfyllts.

2. Fraktluftfartyg: Varje luftfartyg som transporterar gods eller egendom men inte passagerare. I detta sammanhang anses följande personer inte vara passagerare:

   i) En besättningsmedlem.

   ii) En anställd hos operatören som tillåts medfölja och som transporteras i enlighet med instruktionerna i drifthandboken.

   iii) En auktoriserad representant för en myndighet.

   iv) En person med arbetsuppgifter som rör en särskild försändelse ombord.

3. Olycka med farligt gods: En händelse som har samband med och kan hänföras till transport av farligt gods och som resulterar i dödlig eller allvarlig skada på person eller betydande skada på egendom.

4. Tillbud med farligt gods: En händelse, annan än olycka med farligt gods, som har samband med och kan hänföras till transport av farligt gods, vilken inte nödvändigtvis sker ombord på ett luftfartyg, och som resulterar i skada på person eller egendom, brand, sönderslaget gods, spill, vätske- eller strålningsläckage eller annat tecken på att förpackningens hållbarhet inte har bibehållits. Varje händelse som kan hänföras till transport av farligt gods och som allvarligt utsätter luftfartyget eller de ombordvarande för fara anses också utgöra ett tillbud med farligt gods.

5. Transporthandling för farligt gods: En handling som är specificerad i Technical Instructions. Den är upprättad av den som överlämnar farligt gods för flygtransport och innehåller information om det farliga godset. Handlingen har en signerad deklaration som visar att det farliga godset är utförligt och riktigt beskrivet med sitt fullständiga försändelsenamn (Proper Shipping Name) och sitt UN-nummer (om sådant tilldelats) och att det är korrekt klassificerat, packat, märkt, adresserat och lämpat för transport.

6. Fraktbehållare: En fraktbehållare är en typ av transportutrustning avsedd för radioaktiva material, konstruerad för att underlätta transport av sådana material, antingen packade eller opackade, med ett eller flera transportslag. (Anm. Se standardiserad lastenhet (ULD) i de fall det farliga godset inte är radioaktivt.)

7. Marktjänstagent (handlingagent): En organisation som på uppdrag av operatören helt eller delvis utför den senares tjänster inklusive mottagning, lastning, avlastning, överföring (transfer) eller annan behandling av passagerare eller last.

8. Styckegodsenhet (overpack): En enhet som används av en enskild avsändare avsedd att innehålla en eller flera förpackningar och utgöra en transportenhet för att underlätta hantering och stuvning. (Anm. En standardiserad lastenhet (ULD) innefattas inte av denna definition.)

9. Förpackning: Den färdiga produkten av packningsförfarandet bestående av emballaget och dess innehåll klart för transport.

10. Emballage: Behållare eller andra komponenter eller material som är nödvändiga för att ytterhöljet skall fullgöra sin inneslutande funktion och för att säkerställa att packningsbestämmelserna uppfylls.

11. Allvarlig skada: Det namn som skall användas för att beskriva en särskild artikel eller ett särskilt ämne i alla transportdokument och i alla underrättelser som rör försändelsen och, i tillämpliga fall, på emballaget.

12. Fullständig försändelsenamn: En skada som en person har erhållit vid en olycka och som,

    i) kräver intagning på sjukhus under mer än 48 timmar, som påbörjats inom sju dagar räknat från det datum då skadan erhölls, eller

    ii) resulterar i fraktur på något ben (med undantag för enklare frakturer i fingrar, tår eller näsa), eller

    iii) förorsakar sår som ger allvarlig blödning, nerv- muskel- eller senskada, eller

    iv) medför skada på något inre organ, eller

    v) medför andra eller tredje gradens brännskador eller brännskador som drabbar mer än 5 % av kroppsytan, eller

    vi) medför bekräftad exponering för smittsamma ämnen eller skadlig strålning.

13. Ursprungsstat: Myndigheten inom vars territorium det farliga godset först lastades på ett luftfartyg.

14. Technical Instructions: Den senast gällande utgåvan av bestämmelserna för säker transport av farligt gods med flyg (Technical Instructions, Doc 9284 AN/905), inkluderande varje supplement och tillägg, som är godkända och utgivna genom beslut av den internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO:s) råd.

15. UN-nummer: Det fyrsiffriga nummer som angivits av FN:s särskilda expertkommitté för transport av farligt gods, för att identifiera ett ämne eller en särskild grupp av ämnen.

16. Standardiserad lastenhet (ULD): Varje typ av behållare för luftfartyg, lastpall med ett nät avsedd för luftfartyg eller lastpall med ett nät över en igloo avsedd för luftfartyg. (Anm.: En styckegodsenhet innefattas inte av denna definition. För en behållare som innehåller radioaktiva material, se definitionen av fraktbehållare.)

OPS 1.1155

Godkännande av transport av farligt gods

En operatör får inte transportera farligt gods utan att vara godkänd för detta av myndigheten.

OPS 1.1160

Omfattning

a) En operatör skall uppfylla villkoren i Technical Instructions vid alla tillfällen då farligt gods transporteras, oavsett om flygningen sker helt eller delvis inom eller helt utanför en stats territorium.

b) Artiklar eller ämnen som annars skulle kunna klassificeras som farligt gods är undantagna från kraven i detta avsnitt i den utsträckning som specificeras i Technical Instructions, under följande förutsättningar:

    1. De krävs ombord på flygplanet i enlighet med relevanta tillämpliga regler eller av operativa skäl.

    2. De medförs som catering- eller kabinserviceförråd.

    3. De medförs för att användas under flygning som veterinära hjälpmedel eller som ett humant avlivningsmedel för djur.

    4. De medförs för att användas under flygning som medicinsk hjälp åt en patient, under förutsättning att,

        i) gascylindrar har tillverkats speciellt i syfte att innehålla och transportera den särskilda gasen,

ii) droger, mediciner och andra medicinska ämnen hanteras av utbildad personal under den tid de används i flygplanet,

iii) utrustning som innehåller våtcellsbatterier förvaras, och när det är nödvändigt säkras, i upprätt läge för att förhindra spill av elektrolyten, och

iv) lämplig åtgärd vidtas för att stuva och säkra all utrustning under start och landning och vid alla andra tidpunkter då befälhavaren av säkerhetsskäl bedömer det nödvändigt, eller

5. De medförs av passagerare eller besättningsmedlemmar.

c) Artiklar eller ämnen som är avsedda som ersättning för dem i b1 ovan nämnda skall transporteras i ett flygplan på sätt som specificeras i Technical Instructions.

OPS 1.1165

Begränsningar vid transport av farligt gods

a) En operatör skall vidta alla rimliga åtgärder för att säkerställa att artiklar och ämnen som är särskilt angivna genom namn eller allmän beskrivning i Technical Instructions som förbjudna att transportera under inga omständigheter medförs i ett flygplan.

b) Operatören skall vidta alla rimliga åtgärder för att säkerställa att artiklar och ämnen eller annat gods som är angivet i Tecnical Instructions som förbjudna för transport under normala förhållanden, endast transporteras när,

1. de är undantagna av berörda stater enligt villkoren i Technical Instructions, eller

2. Technical Instructions anger att de får transporteras enligt ett godkännande som lämnats av ursprungsstaten.

OPS 1.1170

Klassificering

En operatör skall vidta alla rimliga åtgärder för att säkerställa att artiklar och ämnen klassificeras som farligt gods på sätt som specificeras i Technical Instructions.

OPS 1.1175

Förpackning

En operatör skall vidta alla rimliga åtgärder för att säkerställa att farligt gods är förpackat på sätt som är specificerat i Technical Instructions.

OPS 1.1180

Etikettering och märkning

a) En operatör skall vidta alla rimliga åtgärder för att säkerställa att förpackningar, styckegodsenheter och fraktbehållare etiketteras och märks på sätt som specificeras i Technical Instructions.

b) Då farligt gods transporteras på en flygning som sker helt eller delvis utanför en stats territorium, skall etikettering och märkning vara på det engelska språket utöver varje annat språkkrav.

OPS 1.1185

Transporthandling för farligt gods

a) En operatör skall, utom då annat specificeras i Technical Instructions, säkerställa att farligt gods åtföljs av en transporthandling för farligt gods.

b) Då farligt gods transporteras på en flygning som helt eller delvis äger rum utanför en stats territorium, skall det engelska språket användas i transporthandlingen för farligt gods utöver varje annat språkkrav.

OPS 1.1195

Mottagning av farligt gods

a) En operatör får inte ta emot farligt gods för transport förrän förpackningen, styckegodsenheten eller fraktbehållaren har kontrollerats i enlighet med procedurerna för mottagning i Technical Instructions.

b) Operatören eller dennes marktjänstagent skall använda en kontrollista för mottagning. Kontrollistan för mottagning skall möjliggöra kontroll av alla relevanta detaljer och skall ha en utformning som medger registrering av resultatet av mottagningskontrollen genom manuella, maskinella eller datoriserade hjälpmedel.

OPS 1.1200

Kontroll av skada, läckage eller kontamination

En operatör skall säkerställa att:

1. Förpackningar, styckegodsenheter och fraktbehållare kontrolleras med avseende på tecken på läckage eller skada omedelbart före lastning i ett flygplan eller i en standardiserad lastenhet (ULD), på sätt som specificeras i Technical Instructions.

2. En standardiserad lastenhet (ULD) inte lastas på ett flygplan, om den inte har kontrollerats på sätt som krävs i Technical Instructions och befunnits vara fri från varje tecken på läckage eller skada på det farliga gods som finns däri.

3. Läckande eller skadade förpackningar, styckegodsenheter eller fraktbehållare inte lastas i ett flygplan.

4. Varje förpackning av farligt gods som påträffas i ett flygplan och som visar sig vara skadad eller läcker avlägsnas eller åtgärder vidtas så att de tas bort av vederbörlig myndighet eller organisation. I detta fall skall återstoden av fraktförsändelsen kontrolleras för att säkerställa att den är i lämpligt skick för transport och att ingen skada eller kontaminering på flygplanet eller dess last har skett.

5. Förpackningar, styckegodsenheter och fraktbehållare kontrolleras beträffande tecken på skada eller läckage vid avlastning från ett flygplan eller från en standardiserad lastenhet (ULD) och om det finns tecken på skada eller läckage, att området där det farliga godset var stuvat kontrolleras med avseende på skada eller kontaminering.

OPS 1.1205

Avlägsnande av kontaminering

En operatör skall säkerställa att

1. varje kontamination som påträffas och som är resultat av läckage eller skada på farligt gods avlägsnas utan dröjsmål, och

2. ett flygplan som blivit kontaminerat av radioaktivt material omedelbart tas ur tjänst och inte återinsätts förrän strålningsnivån vid varje åtkomlig yta och den kvarvarande kontamineringen, inte överstiger de värden som specificeras i Technical Instructions.

OPS 1.1210

Begränsningar vid lastning

a) *Passagerarkabin och cockpit*

En operatör skall säkerställa att farligt gods inte transporteras i en flygplanskabin som upptas av passagerare eller i cockpit, om inte annat anges i Technical Instructions.

b) *Lastutrymmen*

En operatör skall säkerställa att farligt gods lastas, avskiljs, stuvas och säkras i ett flygplan på sätt som specificeras i Technical Instructions.

c) *Farligt gods avsett för transport endast i fraktluftfartyg*

En operatör skall säkerställa att förpackningar som innehåller farligt gods och som försetts med etiketten 'Cargo Aircraft Only' transporteras i fraktluftfartyg och lastas på sätt som specificeras i Technical Instructions.

OPS 1.1215

Krav på information

a) *Information till markpersonal*

En operatör skall säkerställa att

1. information lämnas till markpersonalen, så att de kan utföra sina arbetsuppgifter med avseende på transport av farligt gods, inkluderande de åtgärder som skall vidtas i händelse av tillbud och olyckor som berör farligt gods, och

2. i tillämpliga fall, att den information som det hänvisas till i stycke a.1 ovan också tillställs marktjänstagenten.

b) *Information till passagerare och andra personer*

1. En operatör skall säkerställa att information som krävs i Technical Instructions sprids så att passagerarna uppmärksammas på de typer av gods som de är förbjudna att medföra ombord på ett flygplan, och

2. operatören, och i tillämpliga fall dennes marktjänstagent, skall säkerställa att meddelanden som ger information om transport av farligt gods finns tillgängliga vid mottagningsställen för gods.

c) *Information till besättningsmedlemmar*

Operatören skall säkerställa att det i drifthandboken finns information, som gör det möjligt för besättningsmedlemmar att uppfylla sitt ansvar vad avser transport av farligt gods, inklusive de åtgärder som skall vidtas i händelse av att nödsituationer uppstår som berör farligt gods.

d) *Information till befälhavaren*

Operatören skall säkerställa att befälhavaren förses med skriftlig information på sätt som specificeras i Technical Instructions.

e) *Information i händelse av ett tillbud eller haveri med flygplan*

1. Operatören av ett flygplan, som är involverat i ett flygplanstillbud skall, på anmodan, förmedla all information som krävs för att begränsa de risker som åstadkoms av varje farligt gods som transporteras.

2. Operatören av ett flygplan som är involverat i ett flygplanshaveri skall, så snart som möjligt, underrätta vederbörlig myndighet i den stat där flygplanshaveriet inträffade om varje försändelse av farligt gods som transporteras.

OPS 1.1220

Utbildningsprogram

a) En operatör skall upprätta och vidmakthålla utbildningsprogram för personal på sätt som krävs i Technical Instructions, vilka skall vara godkända av myndigheten.

b) *Operatörer som inte innehar ett permanent godkännande för transport av farligt gods*

En operatör skall säkerställa att:

1. Personal som är engagerad i allmän godshantering har erhållit utbildning för att utföra sina arbetsuppgifter avseende farligt gods. Denna utbildning skall minst omfatta de områden som anges i tabell 1, kolumn 1, och skall genomföras i en omfattning som är tillräcklig för att säkerställa att personalen har blivit medveten om de risker som är förenade med farligt gods och om hur man identifierar sådant gods.

2. Följande personal,

   i) besättningsmedlemmar,

   ii) personal som handhar passagerare, och

   iii) personal för luftfartsskydd som är anställd av operatören och som hanterar säkerhetskontrollen av passagerare och deras bagage,

   har erhållit utbildning, som minst omfattar de områden som anges i tabell 1, kolumn 2, och den skall genomföras i en omfattning som är tillräcklig för att säkerställa att personalen blivit medveten om de risker som är förenade med farligt gods, hur man identifierar det och vilka krav som gäller för att passagerarna skall få medföra sådant gods.

Tabell 1

Utbildningsområden	1	2
Allmänna principer	×	×
Begränsningar för flygtransport av farligt gods	×	×
Märkning och etikettering av förpackningar	×	×
Farligt gods i passagerarnas bagage		×
Nödprocedurer		×

Anm.: '×' anger ett område som skall omfattas.

c) *Operatörer som innehar ett permanent godkännande för transport av farligt gods*

En operatör skall säkerställa att:

1. Personal som är engagerad i mottagandet av farligt gods har erhållit utbildning och är kvalificerade att utföra sina arbetsuppgifter. Denna utbildning skall minst omfatta de områden som anges i tabell 2, kolumn 1, och skall genomföras i en omfattning som är tillräcklig för att säkerställa att personalen kan besluta om att ta emot eller avvisa farligt gods som lämnas för flygtransport.

2. Personal som är engagerad i marktjänst, lagerhållning och lastning av farligt gods har erhållit utbildning som gör det möjligt för dem att utföra sina arbetsuppgifter med avseende på farligt gods. Denna utbildning skall minst täcka de områden som anges i tabell 2, kolumn 2, och skall genomföras i en omfattning som är tillräcklig för att säkerställa att medvetenhet har erhållits om de risker som är förenade med farligt gods, hur man identifierar sådant gods och hur man skall handha och lasta det.

3. Personal som är engagerad i allmän godshantering har erhållit utbildning som gör det möjligt för dem att utföra sina arbetsuppgifter med avseende på farligt gods. Denna utbildning skall minst täcka de områden som anges i tabell 2, kolumn 3, och skall genomföras i en omfattning som är tillräcklig för att säkerställa att medvetenhet har erhållits om de risker som är förenade med farligt gods, hur man identifierar sådant gods och hur man skall handha och lasta det.

4. Flygbesättningsmedlemmar har erhållit utbildning som minst skall omfatta de områden som anges i tabell 2, kolumn 4. Utbildning skall genomföras i en omfattning som är tillräcklig för att säkerställa att flygbesättningsmedlemmarna blivit medvetna om de risker som är förenade med farligt gods och hur det skall transporteras i flygplanet.

5. Följande personal,

   i) personal som handhar passagerare,

   ii) personal för luftfartsskydd, anställd av operatören, som hanterar säkerhetskontrollen av passagerare och deras bagage, och

   iii) andra besättningsmedlemmar än flygbesättningsmedlemmar,

   har erhållit utbildning, som minst skall omfatta de områden som anges i tabell 2, kolumn 5. Utbildning skall genomföras i en omfattning som är tillräcklig för att säkerställa att denna personal blivit medveten om de risker som är förenade med farligt gods och om vilka bestämmelser som gäller för att passagerarna skall få medföra sådant gods eller vad som gäller generellt för transport i ett flygplan.

d) Operatören skall säkerställa att all personal som erfordrar utbildning om farligt gods, erhåller repetitionsutbildning i intervaller som inte är längre än 2 år.

e) Operatören skall säkerställa att journal över utbildning om farligt gods förs för all personal som är utbildad i enlighet med stycke d ovan.

f) Operatören skall säkerställa att personalen hos hans marktjänstagent utbildas i enlighet med tillämplig kolumn i tabell 1 eller tabell 2.

Tabell 2

Utbildningsområden	1	2	3	4	5
Allmänna principer	×	×	×	×	×
Begränsningar för flygtransport av farligt gods	×	×	×	×	×
Klassificering och förteckning över farligt gods	×	×		×	
Allmänna packningsbestämmelser och packningsinstruktioner	×				
Förpackningsmärkningar	×				
Märkning och etikettering av förpackningar	×	×	×	×	×
Dokumentation från avsändaren	×				
Mottagning av farligt gods, inkluderande användningen av en kontrollista	×				
Lastning, lastningsbegränsningar och separation	×	×	×	×	
Kontroll av skada eller läckage och procedurer för avlägsnande av kontamination	×	×			
Krav på information till befälhavare	×	×		×	
Farligt gods i passagerarnas bagage	×			×	×
Nödprocedurer	×	×	×		×

Anm.: '×' anger ett område som skall täckas.

OPS 1.1225

Rapporter om tillbud och olyckor med farligt gods

En operatör skall rapportera tillbud och olyckor med farligt gods till myndigheten. En första rapport skall avlämnas inom 72 timmar efter händelsen om inte särskilda omständigheter förhindrar detta.

AVSNITT S

LUFTFARTSSKYDD

OPS 1.1235

Bestämmelser för luftfartsskydd

En operatör skall säkerställa att all berörd personal äger kännedom om och iakttar relevanta bestämmelser i de nationella programmen för luftfartsskydd i operatörens hemmastat.

OPS 1.1240

Utbildningsprogram

En operatör skall upprätta, vidmakthålla och genomföra godkända utbildningsprogram som gör det möjligt för operatörens personal att vidta lämpliga åtgärder för att förebygga olagliga handlingar såsom sabotage eller olagligt beslagtagande av flygplan och för att reducera följderna av sådana händelser om de skulle inträffa.

OPS 1.1245

Rapportering av olaglig handling

Efter en inträffad olaglig handling ombord på ett flygplan skall befälhavaren, eller i hans frånvaro operatören, utan dröjsmål insända en rapport om en sådan handling till vederbörlig lokal myndighet och myndigheten i operatörens hemmastat.

OPS 1.1250

Checklista för genomsökningsförfarande i flygplan

En operatör skall säkerställa att alla flygplan medför en checklista över de förfaranden som skall följas i aktuell typ vid genomsökning efter dolda vapen, sprängämnen eller andra farliga anordningar.

OPS 1.1255

Luftfartsskydd i cockpit

Om en cockpitdörr är installerad i ett flygplan som brukas för att transportera passagerare, skall denna kunna låsas inifrån cockpit för att förhindra obehörigt tillträde."