

Den Europæiske Unions Tidende

L 377

Retsforskrifter

49. årgang

Dansk udgave

27. december 2006

Indhold	I	<i>Retsakter, hvis offentliggørelse er obligatorisk</i>	
	★	Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1899/2006 af 12. december 2006 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart ⁽¹⁾	1
	★	Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1900/2006 af 20. december 2006 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart	176

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst.

Pris: 30 EUR

DA

De akter, hvis titel er trykt med magre typer, er løbende retsakter inden for landbrugspolitikken og har normalt en begrænset gyldighedsperiode.

Titlen på alle øvrige akter er trykt med fede typer efter en asterisk.

I

(Retsakter, hvis offentliggørelse er obligatorisk)

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 1899/2006**af 12. december 2006****om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart****(EØS-relevant tekst)**EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske
Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske
og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I forordning (EØF) nr. 3922/91 ⁽³⁾ fastsættes fælles sikkerhedskrav som anført i bilag II til nævnte forordning navnlig vedrørende konstruktion, fremstilling, operation og vedligeholdelse af luftfartøjer samt til personer og organisationer, som er involveret i disse opgaver. Disse harmoniserede sikkerhedskrav fandt anvendelse på alle luftfartøjer, opereret af Fællesskabets luftfartsforetagender, uanset om disse luftfartøjer var registreret i en medlemsstat eller i et tredjeland.

(2) Ifølge nævnte forordnings artikel 4, stk. 1, skal der vedtages fælles tekniske krav og administrative procedurer på grundlag af traktatens artikel 80, stk. 2, for de områder, der ikke var anført i den nævnte forordnings bilag II.

(3) I henhold til artikel 9 i Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber ⁽⁴⁾ er det til enhver tid en betingelse for udstedelse af en licens og for dennes gyldighed, at det pågældende foretagende er i besiddelse af en gyldig AOC (Air Operator's Certificate), der dækker den virksomhed, licensen omfatter, og som er i overensstemmelse med kriterier, der skulle fastlægges i en kommende forordning. Det er nu hensigtsmæssigt at fastlægge sådanne kriterier.

(4) De fælles luftfartsmyndigheder (Joint Aviation Authorities — JAA) har vedtaget et harmoniseret regelsæt for erhvervsmæssig lufttransport, benævnt fælles luftfartskrav — erhvervsmæssig lufttransport (flyvemaskiner), (JAR OPS 1), som ændret. Dette regelsæt (Ændring 8 af 1. januar 2005) fastsætter det sikkerhedsniveau, der er påkrævet for denne type operationer, og udgør derfor et godt grundlag for fællesskabslovgivningen om operationer med flyvemaskiner. JAR-OPS 1 er blevet ændret for at bringe dette regelsæt i overensstemmelse med fællesskabsretten og fællesskabspolitikkerne under hensyntagen til dets mange økonomiske og sociale følgevirkninger. Dette nye regelsæt kan ikke inkorporeres i fællesskabsretten ved en simpel henvisning i forordning (EØF) nr. 3922/91 til JAR-OPS 1. Der må derfor tilføjes et nyt bilag til nævnte forordning med de fælles bestemmelser.

(5) Luftfartsforetagender bør have tilstrækkelig fleksibilitet til at kunne klare uforudsete og akutte operationelle omstændigheder eller operationelle behov, eventuelt af begrænset varighed, eller til at vise, at de kan opnå et tilsvarende sikkerhedsniveau med andre midler end ved anvendelse af de fælles bestemmelser i bilaget, i det følgende benævnt »bilag III«. Medlemsstaterne bør derfor have beføjelse til at indrømme undtagelser fra de fælles tekniske krav og administrative procedurer eller afvige derfra. Eftersom sådanne undtagelser og afvigelser i visse tilfælde vil kunne underminere de fælles sikkerhedskrav eller skabe konkurrencefordrejning, bør omfanget heraf begrænses strengt, og at de gøres betinget af passende fællesskabskontrol. Med henblik herpå bør Kommissionen have beføjelse til at træffe beskyttelsesforanstaltninger.

⁽¹⁾ EFT C 14 af 16.1.2001, s. 33.⁽²⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 3.9.2002 (EUT C 272 E af 13.11.2003, s. 103), Rådets fælles holdning af 9.3.2006 (EUT C 179 E af 1.8.2006, s. 1), Europa-Parlamentets holdning af 5.7.2006 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 23.10.2006.⁽³⁾ EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 1592/2002 (EFT L 240 af 7.9.2002, s. 1).⁽⁴⁾ EFT L 240 af 24.8.1992, s. 1.

- (6) Medlemsstaterne bør i klart afgrænsede tilfælde kunne vedtage eller opretholde deres nationale bestemmelser vedrørende flyve- og tjenestetidsbegrænsninger og hvilebestemmelser, såfremt de procedurer, der er fastsat i fællesskab, er overholdt og indtil der er udarbejdet fællesskabsbestemmelser på grundlag af videnskabelig viden og bedste praksis.
- (7) Formålet med denne forordning er at sikre harmoniserede høje sikkerhedsstandarder, herunder på området flyve- og tjenestetidsbegrænsninger og hvileperioder. I visse medlemsstater findes der kollektive overenskomster og/eller lovgivning, der fastsætter bedre vilkår for så vidt angår flyve- og tjenestetidsbegrænsninger og arbejdsvilkår for kabinepersonale. Intet i denne forordning bør fortolkes som en begrænsning af muligheden for at indgå eller bevare sådanne overenskomster. Medlemsstaterne kan bevare lovgivning, der indeholder mere fordelagtige bestemmelser end bestemmelserne i denne forordning.
- (8) Bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3922/91 vedrørende udvalgsprocedurer bør tilpasses under hensyntagen til Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽¹⁾.
- (9) Bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3922/91 om anvendelsesområdet bør tilpasses for at tage hensyn til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1592/2002 af 15. juli 2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur ⁽²⁾, såvel som gennemførelsesbestemmelserne fastsat i Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 af 24. september 2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer ⁽³⁾, og Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 af 20. november 2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver ⁽⁴⁾.
- (10) I denne forordning, især i bestemmelserne om flyve- og tjenestetidsbegrænsninger og hvilebestemmelser i subpart Q i bilag III, tages der hensyn til de begrænsninger og minimumsforskrifter, der er fastsat i direktiv 2000/79/EF ⁽⁵⁾. De begrænsninger, der er fastsat i dette direktiv, bør altid overholdes for mobile arbejdstagere i civil luftfart. Bestemmelserne i subpart Q i bilag III og andre bestemmelser, der er godkendt i medfør af denne forordning, bør ikke på nogen måde være bredere og dermed yde de pågældende arbejdstagere mindre beskyttelse.
- (11) Medlemsstaterne bør fortsat kunne anvende nationale bestemmelser om flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser for besætningsmedlemmer, når blot de grænser, der er fastlagt i sådanne nationale bestemmelser, ligger inden for de maksimums- og minimumsgrænser, der er fastsat i subpart Q i bilag III.
- (12) Medlemsstaterne bør fortsat kunne anvende nationale bestemmelser om flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser for besætningsmedlemmer på områder, som i øjeblikket ikke er dækket af subpart Q i bilag III, f.eks. den maksimale daglige flyvetjenesteperiode for flyvninger med én pilot i flyvemaskinen og for ambulanceflyvninger og bestemmelser vedrørende nedskæring af flyvetjenesteperioder eller forøgelse af hvileperioder, når flere tidszoner krydses.
- (13) Der bør senest to år efter denne forordnings ikrafttræden foretages en videnskabelig og medicinsk vurdering af bestemmelserne om flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser og, hvor det er relevant, bestemmelserne om kabinepersonale.
- (14) Denne forordning bør ikke berøre anvendelsen af bestemmelserne om inspektioner, således som de er fastlagt i Chicago-konventionen af 1944 angående international civil luftfart og i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/36/EF af 21. april 2004 om sikkerhed forbundet med tredjelands luftfartøjer, der benytter Fællesskabets lufthavne ⁽⁶⁾.
- (15) Ordninger vedrørende udvidet samarbejde om anvendelsen af lufthavnen i Gibraltar blev vedtaget i London den 2. december 1987 af Kongeriget Spanien og Det Forenede Kongerige i form af en fælles erklæring fra de to landes udenrigsministre. Disse ordninger er endnu ikke iværksat.

⁽¹⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

⁽²⁾ EFT L 240 af 7.9.2002, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1701/2003 (EUT L 243 af 27.9.2003, s. 5).

⁽³⁾ EUT L 243 af 27.9.2003, s. 6. Ændret ved forordning (EF) nr. 706/2006 (EUT L 122 af 9.5.2006, s. 16).

⁽⁴⁾ EUT L 315 af 28.11.2003, s. 1. Ændret ved forordning (EF) nr. 707/2006 (EUT L 122 af 9.5.2006, s. 17).

⁽⁵⁾ Rådets direktiv 2000/79/EF af 27. november 2000 om iværksættelse af den europæiske aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for mobile arbejdstagere i civil luftfart, som er indgået af Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), Den Europæiske Organisation for Regionale Luftfartsselskaber (ERA) og Den Internationale Charterfly-sammenslutning (IACA) (EFT L 302 af 1.12.2000, s. 57).

⁽⁶⁾ EUT L 143 af 30.4.2004, s. 76. Ændret ved forordning (EF) nr. 2111/2005 (EUT L 344 af 27.12.2005, s. 15).

(16) Forordning (EØF) nr. 3922/91 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

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

1) Følgende betragtning indsættes umiddelbart efter betragtning 9):

»Anvendelsen af bestemmelserne om flyve- og tjenestetidsbegrænsninger kan resultere i væsentlige forstyrrelser i tjenesteplanerne for virksomheder, hvis driftsmodel udelukkende er baseret på natdrift. På grundlag af den dokumentation, der forelægges af de berørte parter, bør Kommissionen gennemføre en vurdering og foreslå en tilpasning af bestemmelserne om flyve- og tjenestetidsbegrænsninger med henblik på at tage hensyn til disse særlige driftsmønstre.«

2) Følgende betragtninger indsættes umiddelbart efter betragtning 10):

»Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur bør senest den 16. januar 2009 afslutte en videnskabelig og medicinsk vurdering af bestemmelserne i subpart Q, og, hvor det er relevant, subpart O, i bilag III. På grundlag af resultaterne af denne vurdering og efter proceduren i artikel 12, stk. 2, bør Kommissionen, om nødvendigt, straks udarbejde og forelægge forslag til ændring af de relevante tekniske bestemmelser.

I forbindelse med revisionen af visse bestemmelser, der er omhandlet i artikel 8a, bør der fortsat tilstræbes øget harmonisering af de hidtil vedtagne krav til uddannelse af kabinepersonale med henblik på at fremme fri bevægelighed for kabinepersonale i Fællesskabet. I denne sammenhæng bør det på ny undersøges, om der er mulighed for yderligere harmonisering af kabinepersonales kvalifikationer.«

3) Sidste betragtning erstattes af følgende betragtning:

»De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen (*).

(*) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).«

4) I artikel 1 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. Denne forordning gælder for harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer for sikkerhed inden for civil luftfart med hensyn til operation og vedligeholdelse af luftfartøjer og personer og organisationer, som er involveret i disse opgaver.«

b) Følgende stykker tilføjes:

»3. Anvendelsen af denne forordning på Gibraltar lufthavn foregriber ikke henholdsvis Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongeriges retlige stilling i forbindelse med deres uoverensstemmelse med hensyn til suveræniteten over det område, hvor lufthavnen er beliggende.

4. Anvendelsen af denne forordning på Gibraltar lufthavn suspenderes, indtil de ordninger, der er fastlagt i den fælles erklæring af 2. december 1987 fra udenrigsministrene for Kongeriget Spanien og Det Forenede Kongerige, bliver iværksat. Spaniens og Det Forenede Kongeriges regeringer underretter Rådet om denne iværksættelsesdato.«

5) I artikel 2 tilføjes følgende definition:

»i) myndigheden i bilag III: den kompetente myndighed, der har udstedt AOC (Air Operator's Certificate).«

6) Artikel 3 affattes således:

»Artikel 3

1. Med forbehold af artikel 11 er de fælles tekniske krav og administrative procedurer, der anvendes i Fællesskabet for erhvervsmæssig transport med flyvemaskiner, de i bilag III angivne.

2. Henvvisninger til subpart M i bilag III eller en hvilken som helst af dens bestemmelser forstås som henvvisninger til Part-M i Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 af 20. november 2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftmaterialer, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver (**), eller relevante bestemmelser heri.

(**) EUT L 315 af 28.11.2003, s. 1.«

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

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

8) Artikel 6 affattes således:

»Artikel 6

Et luftfartøj, der opereres under en tilladelse fra en medlemsstat i overensstemmelse med de fælles tekniske krav og administrative procedurer, kan opereres på de samme betingelser i de øvrige medlemsstater uden yderligere tekniske krav eller vurderinger fra de øvrige medlemsstaters side.»

9) Artikel 7 affattes således:

»Artikel 7

Medlemsstaterne anerkender en certificering, som en anden medlemsstat eller en organisation, som handler på dens vegne, har foretaget i overensstemmelse med denne forordning, af organisationer eller personer under dens jurisdiktion og myndighed, der medvirker til vedligeholdelse af produkter og operation af luftfartøjer.»

10) Artikel 8 affattes således:

»Artikel 8

1. Bestemmelserne i artikel 3-7 er ikke til hinder for, at en medlemsstat omgående griber ind over for sikkerhedsproblemer, som involverer materiel, personer eller organisationer, der er omfattet af denne forordning.

Hvis sikkerhedsproblemet skyldes, at de fælles tekniske krav og administrative procedurer giver et utilstrækkeligt sikkerhedsniveau, eller skyldes mangler ved disse krav og procedurer, skal medlemsstaten øjeblikkeligt underrette Kommissionen og de andre medlemsstater om de trufne foranstaltninger og begrundelsen herfor.

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

2. En medlemsstat kan indrømme undtagelser fra de tekniske krav og administrative procedurer i denne forordning i tilfælde af uforudsete og akutte operationelle omstændigheder eller operationelle behov af begrænset varighed.

Kommissionen og de øvrige medlemsstater underrettes om de indrømmede undtagelser, så snart der er tale om

gentagne undtagelser eller undtagelser, der indrømmes for perioder på over to måneder.

Når Kommissionen og de øvrige medlemsstater underrettes om de undtagelser, der er indrømmet af en medlemsstat i medfør af andet afsnit, undersøger Kommissionen, om undtagelserne er i overensstemmelse med denne forordnings sikkerhedsmålsætning eller en hvilken som helst anden bestemmelse i fællesskabslovgivningen.

Konstaterer Kommissionen, at de indrømmede undtagelser ikke er i overensstemmelse med denne forordnings sikkerhedsmålsætning eller en hvilken som helst anden bestemmelse i fællesskabslovgivningen, træffer den afgørelse om beskyttelsesforanstaltninger efter proceduren i artikel 12a.

I så fald skal den pågældende medlemsstat ophæve undtagelsen.

3. I tilfælde hvor det med andre midler er muligt at opnå et sikkerhedsniveau, svarende til det niveau, der opnås ved anvendelse af de fælles tekniske krav og administrative procedurer anført i bilag III, kan medlemsstaterne uden diskriminering på grund af ansøgernes nationalitet og under hensyn til nødvendigheden af at undgå konkurrenceforvridning godkende afvigelser fra disse bestemmelser.

Den pågældende medlemsstat underretter i så fald Kommissionen om, at den har til hensigt at give en sådan godkendelse, samt om begrundelsen herfor og de betingelser, der tænkes anvendt for at opnå et tilsvarende sikkerhedsniveau.

Kommissionen iværksætter inden for en periode på tre måneder efter underretning fra en medlemsstat proceduren i artikel 12, stk. 2, med henblik på at afgøre, om den foreslåede godkendelse kan gives.

Hvis dette er tilfældet, meddeler Kommissionen sin afgørelse om en sådan foranstaltning til alle medlemsstaterne, som derved har ret til at anvende denne foranstaltning. De relevante bestemmelser i bilag III kan også ændres for at afspejle denne foranstaltning.

Artikel 6 og 7 gælder for den pågældende foranstaltning.

4. Uanset bestemmelserne i stk. 1, 2 og 3 kan en medlemsstat vedtage eller opretholde bestemmelser vedrørende OPS 1.1105, punkt 6, OPS 1.1110, punkt 1.3 og 1.4.1, OPS 1.1115 og OPS 1.1125, punkt 2.1, i subpart Q i bilag III til denne forordning, indtil der er fastlagt fællesskabsregler baseret på videnskabelig viden og bedste praksis.

Medlemsstaten underretter Kommissionen om, hvilke bestemmelser den beslutter at opretholde.

For så vidt angår nationale bestemmelser, der afviger fra de OPS-1 bestemmelser, der er nævnt i første afsnit, og som medlemsstater har til hensigt at vedtage efter ikrafttrædelsesdatoen for bilag III, iværksætter Kommissionen inden for en periode på tre måneder efter underretning fra en medlemsstat proceduren i artikel 12, stk. 2, med henblik på at afgøre, om disse bestemmelser er i overensstemmelse med denne forordnings sikkerhedsmålsætning og andre bestemmelser i fællesskabsretten, og om de kan finde anvendelse.

Hvis dette er tilfældet, meddeler Kommissionen sin afgørelse om at godkende foranstaltninger til alle medlemsstaterne, som derved har ret til at anvende denne foranstaltning. De relevante bestemmelser i bilag III kan også ændres for at afspejle denne foranstaltning.

Artikel 6 og 7 gælder for den pågældende foranstaltning.«

11) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 8a

1. Senest den 16. januar 2009 afslutter Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur en videnskabelig og medicinsk vurdering af bestemmelserne i subpart Q, og, hvor det er relevant, subpart O, i bilag III.

2. Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur bistår Kommissionen med at udarbejde forslag til ændring af de gældende tekniske bestemmelser i subpart O og subpart Q i bilag III, jf. dog artikel 7 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1592/2002 af 15. juli 2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (*)

(*) EFT L 240 af 7.9.2002, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1701/2003 (EUT L 243 af 27.9.2003, s. 5).«

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

»1. Kommissionen tilpasser efter proceduren i artikel 12, stk. 2, de fælles tekniske krav og administrative procedurer i bilag III til den videnskabelige og tekniske udvikling.«

13) Artikel 12 affattes således:

»Artikel 12

1. Kommissionen bistås af luftfartssikkerhedsudvalget, i det følgende benævnt udvalget.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.«

14) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 12a

Når der henvises til denne artikel, anvendes beskyttelsesproceduren i artikel 6 i afgørelse 1999/468/EF.

Før Kommissionen træffer afgørelse, hører den udvalget.

Perioden i artikel 6, litra b), i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

Indbringes Kommissionens afgørelse for Rådet af en medlemsstat, kan Rådet med kvalificeret flertal træffe anden afgørelse inden for en frist på tre måneder.«

15) Teksten i bilaget til nærværende forordning tilføjes som bilag III.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Bilag III anvendes fra den 16. juli 2008 jf. dog artikel 11 i forordning (EØF) nr. 3922/91.

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

Udfærdiget i Strasbourg, den 12. december 2006

På Europa-Parlamentets vegne
Josep BORRELL FONTELLES
Formand

På Rådets vegne
Mauri PEKKARINEN
Formand

BILAG

»BILAG III

FÆLLES TEKNISKE KRAV OG ADMINISTRATIVE PROCEDURER, SOM FINDER ANVENDELSE PÅ ERHVERVSMÆSSIG TRANSPORT MED LUTFARTØJER**OPS 1: ERHVERVSMÆSSIG LUFFTRANSPORT (FLYVEMASKINER)**

INDHOLDSFORTEGNELSE

Subpart A	—	Anvendelsesområde og definitioner
Subpart B	—	Generelt
Subpart C	—	Certificering af og tilsyn med luftfartsforetagender
Subpart D	—	Operationelle procedurer
Subpart E	—	Operationer under alle vejrforhold
Subpart F	—	Præstation generelt
Subpart G	—	Præstationsklasse A
Subpart H	—	Præstationsklasse B
Subpart I	—	Præstationsklasse C
Subpart J	—	Masse og balance
Subpart K	—	Instrumenter og udstyr
Subpart L	—	Kommunikations- og navigationsudstyr
Subpart M	—	Vedligeholdelse af flyvemaskiner
Subpart N	—	Flyvebesætning
Subpart O	—	Kabinebesætning
Subpart P	—	Håndbøger, logbøger og dokumentation
Subpart Q	—	Flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser
Subpart R	—	Lufftransport af farligt gods
Subpart S	—	Sikkerhed

SUBPART A

ANVENDELSESOMRÅDE OG DEFINITIONER

OPS 1.001

Anvendelsesområde

OPS Part 1 fastsætter krav, som gælder for enhver civil flyvemaskine til erhvervsmæssig lufttransport, der udføres af ethvert luftfartsforetagende, som har sit hovedforretningssted og eventuelt hjemsted i en medlemsstat, i det følgende benævnt »luftfartsforetagende«. OPS 1 finder hverken anvendelse på

- 1) flyvemaskiner, når disse benyttes til militære, toldmæssige og politimæssige formål, eller
- 2) flyvninger i forbindelse med faldskærmsudspring og brandslukning samt hermed forbundne positionerings- og retur-flyvninger, hvor de personer, der transporteres, er personer, der normalt transporteres i forbindelse med faldskærmsudspring eller brandslukning, eller
- 3) flyvninger umiddelbart før, under eller efter en »aerial work«-aktivitet, hvis disse flyvninger har tilknytning til denne aktivitet, og hvis der bortset fra besætningsmedlemmer ikke transporteres mere end seks personer, som er nødvendige for den pågældende »aerial work«-aktivitet.

OPS 1.003

Definitioner

a) I dette bilag forstås ved:

- 1) »accepteret/acceptabel/som kan accepteres«: ingen indvendinger fra myndigheden med hensyn til egnetheden til det påtænkte formål
- 2) »godkendt (af myndigheden)«: dokumenteret (af myndigheden) som værende egnet til det påtænkte formål
- 3) »masterminimumsudyrsliste (MMEL)«: en masterliste (med tilhørende indledning) gældende for en luftfartøjstype, hvori det fastlægges, hvilke instrumenter, udstyrsdele eller funktioner der under overholdelse af det sikkerhedsniveau, der er forudsat i de relevante specifikationer for luftdygtigheds certificering, midlertidigt må være ude af funktion, enten som følge af inhærent redundans og/eller af specificerede drifts- og vedligeholdelsesprocedurer, -betingelser og -begrænsninger, og i overensstemmelse med gældende procedurer for fortsat luftdygtighed
- 4) »minimumsudyrsliste (MEL)«: en liste (med tilhørende indledning) gældende for flyvning med luftfartøjer under specificerede betingelser med bestemte instrumenter, komponenter eller systemer ude af funktion ved påbegyndelsen af flyvningen. Listen udarbejdes af luftfartsforetagendet specielt for dets egne luftfartøjer under hensyntagen til luftfartøjsdefinitionen og relevante drifts- og vedligeholdelsesbetingelser i overensstemmelse med en procedure, der er godkendt af myndigheden.

b) Part M og Part 145, som der henvises til i dette bilag, svarer til bestemmelserne i forordning (EF) nr. 2042/2003.

SUBPART B

GENERELT

OPS 1.005

Generelt

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine til erhvervsmæssig lufttransport, medmindre den er i overensstemmelse med OPS Part 1. For operationer med flyvemaskiner i præstationsklasse B gælder der lempede krav, jf. bilag 1 til OPS 1.005 a).
- b) Luftfartsforetagendet skal overholde gældende luftdygtighedskrav med tilbagevirkende kraft, som finder anvendelse på flyvemaskiner, der benyttes til erhvervsmæssig lufttransport.
- c) Enhver flyvemaskine skal opereres i overensstemmelse med bestemmelserne i flyvemaskinens luftdygtighedsbevis og inden for de godkendte begrænsninger, som er angivet i flyvemaskinens flyvehåndbog.
- d) Alle syntetiske træningsanordninger (STD), som for eksempel flyvesimulatorer eller flyvetræningsanordninger (FTD), der til trænings- og/eller kontrolformål træder i stedet for flyvemaskiner, skal opfylde STD-kravene. Et luftfartsforetagende, der har til hensigt at anvende sådanne STD, skal indhente godkendelse fra myndigheden.

OPS 1.020

Love, bestemmelser og procedurer — Luftfartsforetagendets ansvarsområder

Luftfartsforetagendet skal sikre,

- 1) at alle ansatte er gjort bekendt med, at de skal overholde de love, bestemmelser og procedurer, som gælder i de stater, hvor operationerne udføres, og som er relevante for udførelsen af deres opgaver, og
- 2) at alle besætningsmedlemmer er gjort bekendt med de love, bestemmelser og procedurer, som er relevante for udførelsen af deres opgaver.

OPS 1.025

Fælles sprog

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at alle besætningsmedlemmer kan kommunikere på et fælles sprog.
- b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at alt operativt personale kan forstå det sprog, på hvilket de dele af driftshåndbogen, som vedrører deres opgaver og ansvar, er skrevet.

OPS 1.030

Minimumsudstyrslistes — Luftfartsforetagendets ansvar

- a) Luftfartsforetagendet skal for hver flyvemaskine udarbejde en minimumsudstyrsliste (MEL-liste), som er godkendt af myndigheden. Denne liste skal være baseret på, men må ikke være mindre restriktiv end den relevante masterminimumsudstyrsliste (MMEL-liste) (hvis en sådan foreligger), som er accepteret af myndigheden.
- b) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, som ikke er i overensstemmelse med MEL-listen, medmindre myndigheden har givet tilladelse hertil. En sådan eventuel tilladelse giver under ingen omstændigheder tilladelse til operationer, som overskrider begrænsningerne i MMEL-listen.

OPS 1.035

Kvalitetssystem

- a) Luftfartsforetagendet skal udarbejde et kvalitetssystem og udpege en kvalitetschef til at overvåge overholdelsen og tilstrækkeligheden af de procedurer, som kræves for at garantere sikker operationel praksis og luftdygtige flyvemaskiner. Kontrollen med denne overholdelse skal omfatte et system for tilbagemelding til den ansvarlige chef (se også OPS 1.175 h) for at sikre eventuelle korrigerende handlinger.
- b) Kvalitetssystemet skal omfatte et kvalitetssikringsprogram, som indeholder procedurer, der er udarbejdet således, at det kontrolleres, at alle operationer udføres i overensstemmelse med alle gældende krav, standarder og procedurer.
- c) Kvalitetssystemet og kvalitetschefen skal kunne accepteres af myndigheden.
- d) Kvalitetssystemet skal beskrives i relevante dokumenter.
- e) Uanset ovenstående underpunkt a) kan myndigheden acceptere, at der udnævnes to kvalitetschefer, én for operationer og én for vedligeholdelse, forudsat at luftfartsforetagendet har udpeget én kvalitetsstyringsenhed til at sikre, at kvalitetssystemet anvendes ensartet gennem hele operationen.

OPS 1.037

Program for forebyggelse af havarier og for flyvesikkerhed

- a) Luftfartsforetagendet skal udarbejde og opretholde et program for forebyggelse af havarier og for flyvesikkerhed, som kan integreres i kvalitetssystemet, herunder
 - 1) programmer for at opnå og fastholde risikoerkendelse hos alle personer, der er involveret i operationerne, og
 - 2) en ordning for indberetning af begivenheder, som gør det muligt at sammenholde og vurdere relevante hændelses- og havarirapporter med henblik på at afdække ugunstige tendenser eller imødegå tilsidesættelse af flyvesikkerhedshensyn. Ordningen skal beskytte indberetterens identitet og give mulighed for, at rapporterne kan indgives anonymt, og

- 3) en evaluering af de relevante oplysninger om havarier og hændelser og offentliggørelse af de hertil relaterede oplysninger, men ikke placering af skyld, og
 - 4) et program for monitorering af flyvedata for flyvemaskiner med en MCTOM på over 27 000 kg. Monitorering af flyvedata (FDM) er en proaktiv anvendelse af digitale flyvedata fra rutineoperationer med henblik på forbedring af luftfartssikkerheden. Programmet for monitorering af flyvedata må ikke indebære elementer af straf og skal indeholde passende sikring til beskyttelse af kilden eller kilderne til dataene, og
 - 5) udnævnelse af en person, der er ansvarlig for styring af programmet.
- b) Forslag til korrigerende handling som følge af havariforebyggelses- og flyvesikkerhedsprogrammet hører under ansvarsområdet for den person, der er ansvarlig for styring af programmet.
- c) Kvalitetschefen overvåger, at der effektivt gennemføres ændringer som følge af forslag til korrigerende handling, som havariforebyggelses- og flyvesikkerhedsprogrammet har afdækket behov for.

OPS 1.040

Besætningsmedlemmer

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at alle operationelle flyve- og kabinebesætningsmedlemmer er uddannet i og kompetente til at udføre de opgaver, de får pålagt.
- b) Hvis besætningsmedlemmer, som ikke er kabinebesætningsmedlemmer, udfører deres opgaver i passagerkabinen på en flyvemaskine, skal luftfartsforetagendet sikre,
- 1) at de ikke af passagererne forveksles med kabinebesætningsmedlemmer
 - 2) at de ikke optager pladser, der obligatorisk skal være tildelt kabinebesætningen, og
 - 3) at de ikke hæmmer kabinebesætningsmedlemmerne i at udføre deres opgaver.

OPS 1.050

Informationer om eftersøgning og redning

Luftfartsforetagendet skal sikre, at væsentlige oplysninger om eftersøgnings- og redningstjenester, der er relevante for den planlagte flyvning, er lettilgængelige i cockpittet.

OPS 1.055

Oplysninger om nød- og overlevelsesudstyr om bord

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

OPS 1.060

Nødlanding på vandet

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

OPS 1.065

Befordring af krigsvåben og krigsmateriel

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

- b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at krigsvåben og krigsmateriel
 - 1) anbringes i flyvemaskinen på et sted, som er utilgængeligt for passagerer under flyvning, og
 - 2) ikke er ladet, hvis det drejer sig om skydevåben, medmindre alle berørte stater inden flyvningens påbegyndelse har givet tilladelse til, at sådanne krigsvåben og sådant krigsmateriel kan befordres under omstændigheder, som helt eller delvist afviger fra dem, der er angivet i dette underpunkt.
- c) Luftfartsforetagendet skal sikre, at luftfartøjschefen inden en flyvnings påbegyndelse har modtaget nærmere oplysninger om og fået oplyst placeringen om bord på flyvemaskinen af eventuelle krigsvåben og eventuelt krigsmateriel, som skal befordres.

OPS 1.070

Befordring af jagtvåben og ammunition til jagtvåben

- a) Luftfartsforetagendet skal træffe alle rimelige foranstaltninger for at sikre, at det modtager underretning om eventuelle jagtvåben, som skal befordres ad luftvejen.
- b) Et luftfartsforetagende, som tillader befordring af jagtvåben, skal sikre, at våbnene
 - 1) anbringes i flyvemaskinen på et sted, som er utilgængeligt for passagerer under flyvning, medmindre myndigheden har fastslået, at dette krav ikke kan opfyldes, og accepteret, at andre procedurer anvendes, og
 - 2) ikke er ladet, hvis det drejer sig om skydevåben eller andre våben, som kan indeholde ammunition.
- c) Ammunition til jagtvåben kan befordres i passagerernes indcheckede bagage med forbehold af visse begrænsninger i overensstemmelse med de tekniske instruktioner (se OPS 1.1160 b)5)) som defineret i OPS 1.1150 a)15).

OPS 1.075

Metode til personbefordring

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

- 1) med det formål at træffe sådanne foranstaltninger, som er nødvendige af hensyn til sikkerheden for flyvemaskinen og for eventuelle personer, dyr eller gods heri, eller
- 2) hvori der befordres fragt eller forsyninger, og som er en del af flyvemaskinen, der er beregnet til personers adgang under flyvning.

OPS 1.080

Udbud af farligt gods til lufttransport

Luftfartsforetagendet skal træffe alle rimelige foranstaltninger for at sikre, at ingen person udbyder eller modtager farligt gods til lufttransport, medmindre vedkommende er uddannet hertil, og godset er behørigt klassificeret, dokumenteret, certificeret, beskrevet, emballeret, mærket og etiketteret og i transportegnet stand som fastsat i de tekniske instruktioner og relevant fællesskabslovgivning.

OPS 1.085

Besætningens ansvar

- a) Besætningsmedlemmerne skal have ansvaret for en tilfredsstillende udførelse af deres opgaver, som
 - 1) vedrører sikkerheden for flyvemaskinen og de ombordværende, og som
 - 2) er anført i de instruktioner og procedurer, der er fastsat i driftshåndbogen.

- b) Et besætningsmedlem skal
- 1) til luftfartøjschefen indberette enhver form for fejl, svigt, funktionsfejl eller defekt, som vedkommende mener vil kunne indvirke på flyvemaskinens luftdygtighed eller sikre drift, herunder nødsystemerne
 - 2) til luftfartøjschefen indberette enhver hændelse, som har eller kunne have bragt flyvesikkerheden i fare
 - 3) benytte luftfartsforetagendets ordning for indberetning af begivenheder i overensstemmelse med OPS 1.037 a)2). I alle sådanne tilfælde skal den berørte luftfartøjschef have tilstillet kopi af rapporten.
- c) Intet i punkt b) ovenfor forpligter et besætningsmedlem til at indberette en begivenhed, der allerede er blevet indberettet af et andet besætningsmedlem.
- d) Et besætningsmedlem må ikke udføre opgaver på en flyvemaskine,
- 1) hvis vedkommende er under indflydelse af lægemidler, som kan påvirke vedkommendes sanser på en sådan måde, at det udgør en sikkerhedsrisiko
 - 2) efter dybvandsdykning, medmindre der er forløbet et rimeligt tidsrum
 - 3) efter bloddonation, medmindre der er forløbet et rimeligt tidsrum
 - 4) hvis de gældende lægelige krav ikke er opfyldt, eller hvis vedkommende på nogen måde betvivler at være i stand til at udføre sine opgaver, eller
 - 5) hvis vedkommende ved eller har mistanke om, at han/hun lider af træthed eller føler sig uarbejdsdygtig i en sådan grad, at flyvningen kan blive bragt i fare.
- e) Besætningsmedlemmerne skal være underlagt passende krav med hensyn til indtagelse af alkohol, som skal fastsættes af luftfartsforetagendet, og som skal kunne accepteres af myndigheden, og som ikke må være mindre restriktive end følgende:
- 1) der må ikke indtages nogen form for alkohol mindre end 8 timer før det angivne mødetidspunkt for en flyvetjenesteperiode eller før påbegyndelsen af en stand by-periode
 - 2) alkoholpromillen må ikke overstige 0,2 ved påbegyndelsen af en flyvetjenesteperiode
 - 3) der må ikke indtages alkohol i flyvetjenesteperioden eller i stand by-perioden.
- f) Luftfartøjschefen
- 1) er ansvarlig for alle ombordværende besætningsmedlemmers, passagerers og fragts sikkerhed, så snart vedkommende ankommer om bord og indtil vedkommende forlader flyvemaskinen ved afslutningen af flyvningen
 - 2) er ansvarlig for flyvemaskinens drift og sikkerhed fra det øjeblik, den første gang sættes i bevægelse med henblik på taxiing inden start indtil det øjeblik, hvor den til sidst parkeres ved afslutningen af flyvningen, og den eller de motorer, der blev brugt som primær fremdriftsenhed, standses
 - 3) har bemyndigelse til at afgive de ordrer, vedkommende skønner nødvendige for at opretholde sikkerheden om bord på flyvemaskinen og for personer eller ejendom, som befordres deri
 - 4) har bemyndigelse til at landsætte enhver person eller enhver del af fragten, som efter luftfartøjschefens mening kan udgøre en potentiel fare for flyvemaskinens eller de ombordværendes sikkerhed
 - 5) må ikke tillade befordring i flyvemaskinen af personer, som forekommer påvirkede af alkohol eller narkotika i en sådan grad, at det kan bringe flyvemaskinens og de ombordværendes sikkerhed i fare
 - 6) har ret til at nægte at befordre afviste passagerer, udviste personer eller personer i forvaring, hvis befordringen af sådanne personer udgør en risiko for flyvemaskinens eller de ombordværendes sikkerhed
 - 7) skal sikre, at alle passagerer er informeret om, hvor nødudgangene befinder sig, og om placering og brug af relevant sikkerheds- og nødudstyr
 - 8) skal sikre, at alle operationelle procedurer og checklister overholdes i overensstemmelse med driftshåndbogen

- 9) må ikke tillade noget besætningsmedlem at udøve nogen aktivitet under start, første del af stigningen, slutindflyvning og landing, bortset fra de opgaver, der er nødvendige for en sikker drift af flyvemaskinen
- 10) må ikke tillade,
- i) at en flyvedatarekorder deaktiveres eller slukkes, eller at dens rekorderinger slettes under flyvning, eller tillade, at rekorderede informationer slettes efter flyvning i tilfælde af, at der sker et havari eller en indberetningspligtig hændelse
 - ii) at cockpittets voice recorder deaktiveres eller slukkes under flyvning, medmindre luftfartøjschefen mener, at de rekorderede oplysninger, som ellers ville blive slettet automatisk, bør gemmes med henblik på undersøgelse af en hændelse eller et havari, eller tillade, at de rekorderede oplysninger slettes manuelt under eller efter flyvning i tilfælde af et havari eller en indberetningspligtig hændelse
- 11) skal afgøre, om han vil acceptere en flyvemaskine med udstyr ude af funktion, som er tilladt ifølge CDL eller MEL, og
- 12) skal sikre, at der er udført inspektion før flyvning.
- g) Luftfartøjschefen skal i en nødsituation, som kræver øjeblikkelig beslutning og indsats, træffe enhver foranstaltning, som vedkommende anser for nødvendig under de gældende omstændigheder. I sådanne tilfælde kan luftfartøjschefen af hensyn til sikkerheden afvige fra regler, operationelle procedurer og metoder.

OPS 1.090

Luftfartøjschefens beføjelser

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

OPS 1.095

Beføjelse til taxiing af en flyvemaskine

Luftfartsforetagendet skal træffe alle rimelige foranstaltninger for at sikre, at en flyvemaskine, som det har ansvaret for, kun bliver taxiet på manøvreområdet på en flyveplads af en anden person end et flyvebesætningsmedlem, hvis den person, der betjener manøvreorganet,

- 1) er behørigt bemyndiget hertil af luftfartsforetagendet eller en udpeget repræsentant, og har kompetence til at
- i) foretage taxiing af flyvemaskinen
 - ii) anvende radiotelefonen, og
- 2) har modtaget instruktion med hensyn til flyvepladsens udformning, ruter, skilte, afmærkning, lys, flyvekontrolsignaler og -instruktioner, -formuleringer og -procedurer, og er i stand til at opfylde de operationelle normer for sikker manøvrering af flyvemaskinen på flyvepladsen.

OPS 1.100

Adgang til cockpittet

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at ingen personer, bortset fra de flyvebesætningsmedlemmer, som er udpeget til en flyvning, får adgang til eller befordres i cockpittet, medmindre vedkommende person
- 1) er et operativt besætningsmedlem
 - 2) er repræsentant for den myndighed, som er ansvarlig for certificering, attestering eller inspektion, hvis det er påkrævet som led i udførelsen af den pågældendes tjenstlige opgaver, eller
 - 3) har fået tilladelse hertil og befordres i overensstemmelse med instruktionerne i driftshåndbogen.

- b) Luftfartøjschefen skal
- 1) af sikkerhedshensyn sikre, at adgang til cockpittet ikke skaber forvirring og/eller forstyrrer operationen af flyvemaskinen, og
 - 2) sikre, at alle personer, som befordres i cockpittet, er gjort bekendt med de relevante sikkerhedsprocedurer.
- c) Det er luftfartøjschefens ansvar at træffe den endelige afgørelse om adgang til cockpittet.

OPS 1.105

Uautoriseret befordring

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

OPS 1.110

Bærbart elektronisk udstyr

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

OPS 1.115

Alkohol og narkotika

Luftfartsforetagendet må ikke tillade, at personer, som er påvirket af alkohol eller narkotika i en sådan grad, at det kan bringe flyvemaskinens eller de ombordværendes sikkerhed i fare, får adgang til eller opholder sig i flyvemaskinen og skal træffe alle rimelige foranstaltninger for at sikre, at dette ikke sker.

OPS 1.120

Fare for sikkerheden

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

- 1) bringer flyvemaskinen eller en ombordværende person i fare eller
- 2) bevirker eller tillader, at en flyvemaskine bringer personer eller ejendom i fare.

OPS 1.125

Dokumenter, som skal forefindes om bord

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at følgende dokumenter eller kopier heraf forefindes om bord under hver flyvning:
- 1) registreringsbeviset
 - 2) luftdygtighedsbeviset
 - 3) originalen eller kopi af støjcertifikatet (hvis relevant), herunder en engelsk oversættelse deraf, hvis en sådan er stillet til rådighed af den myndighed, der er ansvarlig for udstedelse af støjcertifikatet
 - 4) originalen eller kopi af Air Operator's Certificate (AOC'en)
 - 5) luftfartøjsradiolicensen og
 - 6) originalen eller kopi af ansvarsforsikringspolisen (-erne)
- b) Hvert flyvebesætningsmedlem skal på hver flyvning medbringe et gyldigt flyvebesætningscertifikat med de(n) rettighed(er), der er relevante for den pågældende flyvning.

OPS 1.130

Håndbøger, som skal forefindes om bord

Luftfartsforetagendet skal sikre,

- 1) at de gældende dele af driftshåndbogen, som vedrører besætningens opgaver, forefindes om bord under hver flyvning
- 2) at de dele af driftshåndbogen, som kræves for at udføre en flyvning, er lettilgængelige for besætningen om bord på flyvemaskinen, og
- 3) at den gældende flyvehåndbog forefindes om bord på flyvemaskinen, medmindre myndigheden har accepteret, at den i OPS 1.1045, bilag 1, Part B, foreskrevne driftshåndbog indeholder de relevante oplysninger for den pågældende flyvemaskine.

OPS 1.135

Yderligere oplysninger og formularer, som skal forefindes om bord

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at der ud over de i OPS 1.125 og OPS 1.130 foreskrevne dokumenter og håndbøger også om bord under enhver flyvning forefindes følgende oplysninger og formularer, som er relevante for operationens type og område:
 - 1) en operationel flyveplan, der som et minimum skal indeholde de oplysninger, som kræves i henhold til OPS 1.1060
 - 2) flyvemaskinens tekniske logbog, der som et minimum skal indeholde de oplysninger, som kræves i henhold til Part M, punkt M.A. 306
 - 3) indholdet af den indleverede ATS-flyveplan
 - 4) de relevante NOTAM/AIS- instruktionsdokumenter
 - 5) de relevante meteorologiske oplysninger
 - 6) masse- og balancedokumentation som angivet i subpart J
 - 7) notifikation vedrørende specielle passagerkategorier såsom sikkerhedspersonale, hvis dette personale ikke betragtes som besætning, handicappede personer, afviste passagerer, udviste personer og personer i forvaring
 - 8) notifikation vedrørende speciel last inklusive farligt gods, herunder skriftlige oplysninger til luftfartøjschefen som foreskrevet i OPS 1.1215 d)
 - 9) aktuelle kort og diagrammer og tilhørende dokumenter som foreskrevet i OPS 1.290 b)7)
 - 10) enhver anden form for dokumentation, som de stater, der er berørt af den pågældende flyvning, måtte kræve, såsom fragtliste, passagerliste osv., og
 - 11) formularer til opfyldelse af myndighedens og luftfartsforetagendets rapporteringskrav.
- b) Myndigheden kan tillade, at de oplysninger, som er specificeret under ovenstående underpunkt a), helt eller delvist foreligger i anden form end en trykt papirudgave. Der skal sikres en acceptabel grad af tilgængelighed, anvendelighed og pålidelighed.

OPS 1.140

Informationer, som opbevares på jorden

- a) Luftfartsforetagendet skal som et minimum, så længe hver flyvning eller række af flyvninger varer, sikre,
 - i) at informationer, som vedrører flyvningen, og som er relevante for den pågældende type operation, opbevares på jorden, og
 - ii) at disse oplysninger opbevares, indtil der er udfærdiget en genpart på det sted, hvor de skal opbevares i overensstemmelse med OPS 1.1065, eller, hvis dette ikke er muligt
 - iii) at de samme oplysninger medbringes i en brandsikker beholder om bord på flyvemaskinen.

- b) De oplysninger, der henvises til i ovenstående underpunkt a), omfatter:
- 1) kopi af den operationelle flyveplan, hvis relevant
 - 2) kopier af de(n) relevante del(e) af flyvemaskinens tekniske logbog
 - 3) rutespecifikke NOTAM-dokumenter, hvis sådanne er specifikt udarbejdet af luftfartsforetagendet
 - 4) masse- og balancedokumentation, hvis krævet (se OPS 1.625), og
 - 5) notifikation vedrørende speciel last.

OPS 1.145

Bemyndigelse til at inspicere

Luftfartsforetagendet skal sikre, at enhver person, som er bemyndiget hertil af myndigheden, til enhver tid gives adgang til og mulighed for at flyve med i flyvemaskiner, som opereres i overensstemmelse med en AOC, der er udstedt af denne myndighed, og tillades adgang til og ophold i cockpittet, idet luftfartøjschefen dog kan nægte adgang til cockpittet, hvis flyvemaskinens sikkerhed efter hans eller hendes mening derved vil blive bragt i fare.

OPS 1.150

Forevisning af dokumenter og rekorderinger

- a) Luftfartsforetagendet skal
- 1) give enhver person, som er bemyndiget hertil af myndigheden, adgang til alle dokumenter og rekorderinger, der vedrører flyveoperationer eller vedligeholdelse, og
 - 2) fremlægge alle sådanne dokumenter og rekorderinger efter myndighedens anmodning inden for et rimeligt tidsrum.
- b) Luftfartøjschefen skal fremlægge de dokumenter, som skal forefindes om bord, inden for et rimeligt tidsrum efter, at en af myndigheden hertil bemyndiget person har anmodet derom.

OPS 1.155

Opbevaring af dokumenter

Luftfartsforetagendet skal

- 1) sikre, at ethvert originaldokument eller kopier heraf, som luftfartsforetagendet har pligt til at opbevare, opbevares i den foreskrevne tilbageholdelsesperiode, også selv om luftfartsforetagendet ophører med at være operatør af flyvemaskinen, og
- 2) i tilfælde af, at et besætningsmedlem, for hvem luftfartsforetagendet har ført journal over flyvetjeneste-, tjeneste- og hvileperioder, bliver besætningsmedlem i et andet luftfartsforetagende, sikre, at denne journal stilles til rådighed for det nye luftfartsforetagende.

OPS 1.160

Opbevaring, fremlæggelse og anvendelse af flyvedatarekorderinger

- a) Opbevaring af rekorderinger
- 1) Efter et havari skal et luftfartsforetagende, som er operatør af en flyvemaskine, der medfører en flyverekorder om bord, i videst muligt omfang opbevare de originale rekorderede oplysninger vedrørende havariet i den form, hvori de findes i flyverekorderen, i en periode på 60 dage, medmindre andet er bestemt af den efterforskende myndighed.
 - 2) Medmindre myndigheden har givet forudgående tilladelse, skal et luftfartsforetagende, som er operatør af en flyvemaskine, der medfører en flyverekorder om bord, efter en indberetningspligtig hændelse i videst muligt omfang opbevare de originale rekorderede oplysninger vedrørende hændelsen i den form, hvori de findes i flyverekorderen, i en periode på 60 dage, medmindre den efterforskende myndighed bestemmer andet.
 - 3) Endvidere skal et luftfartsforetagende, som er operatør af en flyvemaskine, der medfører en flyverekorder om bord, opbevare de originale rekorderede oplysninger i en periode på 60 dage, hvis myndigheden kræver det, medmindre den efterforskende myndighed har bestemt andet.

- 4) Hvis der foreligger krav om, at en flyvemaskine skal medføre en flyvedatarekorder om bord, skal det luftfartsforetagende, som er operatør af denne flyvemaskine,
- i) opbevare rekorderingerne i den periode, der er fastsat i OPS 1.715, 1.720 og 1.725, undtagen ved afprøvning og vedligeholdelse af flyvedatarekorder, hvor op til en time af de ældste rekorderede oplysninger på afprøvningstidspunktet må slettes, og
 - ii) opbevare et dokument, som indeholder de oplysninger, der er nødvendige for at kunne hente og konvertere de lagrede data til tekniske enheder.
- b) Fremlæggelse af rekorderinger
- Et luftfartsforetagende, som er operatør af en flyvemaskine, der medfører en flyverekorder om bord, skal inden for et rimeligt tidsrum efter, at myndigheden har anmodet herom, fremlægge alle rekorderinger, som er optaget på en flyrekorder, og som er tilgængelige eller bevaret.
- c) Anvendelse af rekorderinger
- 1) Cockpit voice recorderens rekorderinger må ikke anvendes til andre formål end efterforskning af et havari eller en indberetningspligtig hændelse, medmindre samtlige berørte besætningsmedlemmer har givet deres samtykke hertil.
 - 2) Flyvedatarekorderens rekorderinger må ikke anvendes til andre formål end efterforskning af et havari eller en indberetningspligtig hændelse, medmindre disse rekorderinger
 - i) udelukkende anvendes af luftfartsforetagendet til luftdygtigheds- eller vedligeholdelsesformål eller
 - ii) anonymiseres eller
 - iii) offentliggøres efter sikre procedurer.

OPS 1.165

Leasing

- a) Terminologi
- De udtryk, der anvendes i dette punkt, har følgende betydning:
- 1) Dry lease — flyvemaskinen opereres under indlejerens AOC.
 - 2) Wet lease — flyvemaskinen opereres under udlejerens AOC.
- b) Leasing af flyvemaskiner mellem luftfartsforetagender i Fællesskabet
- 1) Wet lease-out. Et luftfartsforetagende i Fællesskabet, som stiller en flyvemaskine og fuld besætning til rådighed for et andet luftfartsforetagende i Fællesskabet, jf. Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber ⁽¹⁾, og som bibeholder alle de funktioner og ansvarsområder, der foreskrives i subpart C, er fortsat den pågældende flyvemaskines luftfartsforetagende.
 - 2) Alle leasingaftaler, undtagen wet lease-out
 - i) Med undtagelse af bestemmelserne i ovenstående underpunkt b),1), skal et luftfartsforetagende i Fællesskabet, som anvender en flyvemaskine fra eller stiller en flyvemaskine til rådighed for et andet luftfartsforetagende i Fællesskabet, indhente forudgående tilladelse til flyvning fra dets respektive myndighed. Alle betingelser, som er en del af en sådan godkendelse, skal være indeholdt i leasingaftalen.
 - ii) De elementer af leasingaftaler, som er godkendt af myndigheden, ud over leasingaftaler, der omfatter en flyvemaskine og fuld besætning, og hvor det ikke er hensigten at overdrage funktioner og ansvarsområder, skal alle i forbindelse med den leasede flyvemaskine betragtes som variationer af den AOC, hvorunder flyvningerne skal udføres.

⁽¹⁾ EFT L 240 af 24.8.1992, s. 1.

- c) Leasing af flyvemaskiner mellem et luftfartsforetagende i Fællesskabet og en juridisk person, som ikke er et andet luftfartsforetagende i Fællesskabet.

1) Dry lease-in

- i) Et luftfartsforetagende i Fællesskabet må ikke foretage dry lease-in af en flyvemaskine fra en juridisk person, som ikke er et andet luftfartsforetagende i Fællesskabet, medmindre dette er godkendt af myndigheden. Alle betingelser, som er en del af en sådan godkendelse, skal være indeholdt i leasingaftalen.
- ii) Et luftfartsforetagende i Fællesskabet skal for flyvemaskiner under dry lease-in aftaler sikre, at myndigheden underrettes om og kan acceptere alle afvigelser fra de foreskrevne krav i subpart K og L og/eller OPS 1.005 b).

2) Wet lease-in

- i) Et luftfartsforetagende i Fællesskabet må ikke uden myndighedens godkendelse foretage wet lease-in af en flyvemaskine fra en juridisk person, som ikke er et andet luftfartsforetagende i Fællesskabet.
- ii) Et luftfartsforetagende i Fællesskabet skal for flyvemaskiner under wet lease-in aftaler sikre,
- A) at udlejers sikkerhedsnormer for vedligeholdelse og flyvning svarer til dem, der indføres med nærværende forordning
- B) at udlejer er et luftfartsforetagende, som er indehaver af en AOC, der er udstedt af en stat, som har undertegnet Chicago-konventionen
- C) at flyvemaskinen har et standardluftdygtighedsbevis, som er udstedt i overensstemmelse med ICAO, bilag 8. Standardluftdygtighedsbeviser, der er udstedt af en anden medlemsstat end den stat, der er ansvarlig for at udstede AOC'en, vil blive accepteret uden yderligere foranstaltning, hvis de er udstedt i overensstemmelse med Part 21, og
- D) at ethvert krav, som indlejers myndighed gør gældende, overholdes.

3) Dry lease-out

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

- A) myndigheden har givet luftfartsforetagendet dispensation fra de relevante bestemmelser i OPS Part 1 og slettet flyvemaskinen fra dets AOC, efter at den udenlandske kontrolmyndighed skriftligt har påtaget sig ansvaret for tilsynet med vedligeholdelse og operation af flyvemaskinen/flyvemaskinerne, og
- B) flyvemaskinen vedligeholdes i overensstemmelse med et godkendt vedligeholdelsesprogram.

4) Wet lease-out

Et luftfartsforetagende i Fællesskabet, som stiller en flyvemaskine og fuld besætning til rådighed for en anden juridisk person, jf. forordning (EØF) nr. 2407/92, og som bibeholder alle de funktioner og ansvarsområder, der foreskrives i subpart C, er fortsat den pågældende flyvemaskines luftfartsforetagende.

Bilag 1 til OPS 1.005 a)

Operationer med flyvemaskiner i præstationsklasse B

a) Terminologi

- 1) A til A-operationer — Start og landing foregår samme sted.
- 2) A til B-operationer — Start og landing foregår forskellige steder.
- 3) Nat — Timerne mellem slutningen af tussmørke om aftenen (civil definition) og begyndelsen af tussmørke om morgenen (civil definition) eller enhver anden periode mellem solnedgang og solopgang, som måtte foreskrives af den relevante myndighed.

- b) Operationer, som dette bilag gælder for, kan udføres i henhold til følgende lempede vilkår:
- 1) OPS 1.035, Kvalitetssystem: Hvis der er tale om et meget lille luftfartsforetagende, kan stillingen som kvalitetschef beklædes af en udpeget stillingsindehaver, hvis der gøres brug af eksterne auditører. Dette gælder også, hvis den ansvarlige chef beklæder en eller flere af de andre stillinger, hvortil der skal udpeges indehavere.
 - 2) Reserveret.
 - 3) OPS 1.075, Metode til personbefordring: Kræves ikke for VFR-operationer med enmotorede flyvemaskiner.
 - 4) OPS 1.100, Adgang til cockpittet:
 - i) Luftfartsforetagendet skal udarbejde regler for befordring af passagerer i et pilotsæde.
 - ii) Luftfartøjschefen skal sikre,
 - A) at befordring af passagerer i et pilotsæde ikke skaber forvirring og/eller forstyrrer operationen af flyvemaskinen, og
 - B) at passagerer, der sidder i et pilotsæde, er gjort bekendt med de relevante restriktioner og sikkerhedsprocedurer.
 - 5) OPS 1.105, Uautoriseret befordring: Kræves ikke for VFR-operationer med enmotorede flyvemaskiner.
 - 6) OPS 1.135, Yderligere oplysninger og formularer, som skal forefindes om bord:
 - i) For A til A-VFR-operationer med enmotorede flyvemaskiner om dagen er det ikke nødvendigt at medbringe følgende dokumenter:
 - A) operationel flyveplan
 - B) flyvemaskinens tekniske logbog
 - C) NOTAM/AIS-instruktionsdokumenter
 - D) meteorologiske oplysninger
 - E) notifikation vedrørende specielle passagerkategorier ... osv., og
 - F) notifikation vedrørende speciel last inklusive farligt gods ... osv.
 - ii) For A til B-VFR-operationer med enmotorede flyvemaskiner om dagen behøver notifikation vedrørende specielle passagerkategorier som beskrevet i OPS 1.135 a)7) ikke at forefindes om bord.
 - iii) For A til B-VFR-operationer om dagen kan den operationelle flyveplan forefindes i forenklet form, men skal opfylde kravene til den pågældende type operation.
 - 7) OPS 1.215, Anvendelse af lufttrafiktjenester: For VFR-operationer med enmotorede flyvemaskiner om dagen skal der opretholdes ikke-obligatorisk kontakt med lufttrafiktjenesten i et omfang, der er passende i forhold til operationens art. Der skal sikres eftersøgnings- og redningstjenester i overensstemmelse med OPS 1.300.
 - 8) OPS 1.225, Flyvepladsens operationelle minima: For VFR-operationer vil standard operationelle minima for VFR-operationer normalt dække dette krav. Hvis nødvendigt skal luftfartsforetagendet fastlægge yderligere krav under hensyntagen til faktorer såsom radiodækning, terræn, karakteren af start- og landingsarealerne, flyveforhold og ATS-kapacitet.
 - 9) OPS 1.235, Procedurer for støjbegrænsning: Kræves ikke for VFR-operationer med enmotorede flyvemaskiner.
 - 10) OPS 1.240, Ruter og operationsområder:

Underpunkt a)1), gælder ikke for A til A-VFR-operationer med enmotorede flyvemaskiner om dagen.

11) OPS 1.250, Fastsættelse af minimumsflyvehøjder:

For VFR-operationer om dagen anvendes dette krav således: Luftfartsforetagendet skal sikre, at operationer kun foretages ad ruter og inden for områder, hvor der kan opretholdes en sikker frihøjde over terræn, og skal tage hensyn til faktorer som temperatur, terræn, ugunstige vejrforhold (f.eks. kraftig turbulens og nedadgående luftstrømme, korrigeringer for temperatur- og trykvariationer i forhold til standardværdier).

12) OPS 1.255, Brændstofpolitik:

i) For A til A-flyvninger — Luftfartsforetagendet skal fastsætte den minimumsbrændstofbeholdning, som flyvningen skal afsluttes med. Denne minimumsbeholdning af endeligt reservebrændstof må ikke ligge under den mængde, der er nødvendig til flyvning i 45 minutter.

ii) For A til B-flyvninger — Luftfartsforetagendet skal sikre, at beregningen forud for flyvningen af det brugbare brændstof, som er påkrævet til en flyvning, omfatter

A) brændstof til taxiing — brændstof, der forbruges før start, hvis væsentligt, og

B) brændstof til flyvningen (brændstof til at nå frem til bestemmelsesstedet), og

C) reservebrændstof —

1) brændstof til ruterreserve —

brændstof i en mængde mindst svarende til 5 % af den planlagte brændstofmængde til flyvningen eller, i tilfælde af genplanlægning under flyvning, 5 % af brændstofmængden til den resterende del af flyvningen, og

2) endeligt reservebrændstof —

brændstof til flyvning i yderligere 45 minutter (stempelmotorer) eller 30 minutter (turbinemotorer), og

D) alternativt brændstof —

brændstof til at nå frem til en ankomstalternativ flyveplads via bestemmelsesstedet, hvis en ankomstalternativ flyveplads kræves.

E) ekstra brændstof —

brændstof, som måtte kræves af luftfartøjschefen ud over det, der kræves under underafsnit A-D ovenfor.

13) OPS 1.265, Befordring af afviste passagerer, udviste personer eller personer i forvaring: For VFR-operationer med enmotorede flyvemaskiner, og hvor det ikke er hensigten at befordre afviste passagerer, udviste personer eller personer i forvaring, kræves det ikke, at luftfartsforetagendet etablerer procedurer for befordring af sådanne passagerer.

14) OPS 1.280, Passagerernes placering: Gælder ikke for VFR-operationer med enmotorede flyvemaskiner.

15) OPS 1.285, Instruktion af passagerer: Demonstration og instruktion gives på en måde, som svarer til operationens art. Ved flyvninger med én pilot må piloten ikke pålægges opgaver, der distraherer vedkommende fra de flyvemæssige opgaver.

16) OPS 1.290, Forberedelse af flyvning:

i) Operationel flyveplan for A til A-operationer — Kræves ikke.

ii) A til B-VFR-operationer om dagen — Luftfartsforetagendet skal sikre, at der for hver flyvning udarbejdes en forenklet operationel flyveplan, som er relevant for den pågældende type operation.

17) OPS 1.295, Valg af flyvepladser:

Gælder ikke for VFR-operationer. De nødvendige instruktioner vedrørende anvendelse af flyvepladser og arealer til start og landing udstedes med henvisning til OPS 1.220.

18) OPS 1.310, Besætningsmedlemmer på deres pladser:

For VFR-operationer kræves der kun instruktioner på dette område, hvis der er tale om flyvning med to piloter.

19) OPS 1.375, Brændstofstyring under flyvning:

Bilag 1 til OPS 1.375 kræves ikke anvendt for VFR-operationer med enmotorede flyvemaskiner om dagen.

20) OPS 1.405, Indflyvningens påbegyndelse og fortsættelse:

Gælder ikke for VFR-operationer.

21) OPS 1.410, Operationelle procedurer — tærskelkrydsningshøjde:

Gælder ikke for VFR-operationer.

22) OPS 1.430 til 1.460, herunder bilag:

Gælder ikke for VFR-operationer.

23) OPS 1.530, Start:

- i) Underpunkt a) gælder med følgende tilføjelse. Myndigheden kan fra sag til sag acceptere andre præstationsdata, som luftfartsforetagendet fremlægger, og som er baseret på demonstration og/eller dokumenteret erfaring. Underafsnit b) og c) gælder med følgende tilføjelse. Hvis kravene i dette punkt ikke kan opfyldes på grund af fysiske begrænsninger med hensyn til forlængelse af startbanen, og operationen klart er i offentlighedens interesse og nødvendig, kan myndigheden fra sag til sag acceptere andre præstationsdata, der ikke er i konflikt med flyvehåndbogen, og som vedrører specielle procedurer, som luftfartsforetagendet fremlægger, og som er baseret på demonstration og/eller dokumenteret erfaring.

- ii) Luftfartsforetagender, der ønsker at udføre operationer i henhold til underpunkt i), skal indhente forudgående godkendelse fra den myndighed, der udsteder AOC'en. Godkendelsen skal

A) specificere flyvemaskinetypen

B) specificere operationstypen

C) specificere de berørte flyveplads(er) og baner

D) begrænse start til at skulle foregå under visuelle vejrforhold (VMC)

E) specificere besætningens kvalifikationer, og

F) være begrænset til flyvemaskiner, for hvilke det første typecertifikat første gang er udstedt før 1. januar 2005.

- iii) Operationen skal accepteres af den stat, hvor flyvepladsen er beliggende.

24) OPS 1.535, Hindringsfrihed ved start — Flermotorede flyvemaskiner:

- i) Underafsnit a)3), a)4), a)5), b)2), c)1), c)2) og bilaget gælder ikke for VFR-operationer om dagen.

- ii) For IFR- eller VFR-operationer om dagen gælder underafsnit b) og c) med følgende variationer:

A) Navigering med visuelle referencer anses for mulig, når flyvesigtbarheden er 1 500 m eller mere.

B) Der kræves en maksimal korridorbredde på 300 m, når flyvesigtbarheden er på 1 500 m eller mere.

25) OPS 1.545, Landing — Ankomstflyvepladser og alternative flyvepladser:

- i) Dette punkt gælder med følgende tilføjelse. Hvis kravene i dette punkt ikke kan opfyldes på grund af fysiske begrænsninger med hensyn til forlængelse af banen, og operationen klart er i offentlighedens interesse og nødvendig, kan myndigheden fra sag til sag acceptere andre præstationsdata, der ikke er i konflikt med flyvehåndbogen, og som vedrører specielle procedurer, som luftfartsforetagendet fremlægger, og som er baseret på demonstration og/eller dokumenteret erfaring.

- ii) Luftfartsforetagender, der ønsker at udføre operationer i henhold til underpunkt i), skal indhente forudgående godkendelse fra den myndighed, der udsteder AOC'en. Godkendelsen skal

A) specificere flyvemaskinetypen

B) specificere operationstypen

- C) specificere de berørte flyveplads(er) og baner
 - D) begrænse slutindflyvning og landing til at skulle foregå under visuelle vejrforhold (VMC)
 - E) specificere besætningens kvalifikationer, og
 - F) være begrænset til flyvemaskiner, for hvilke typecertifikatet første gang er udstedt før 1. januar 2005.
- iii) Operationen skal accepteres af den stat, hvor flyvepladsen er beliggende.
- 26) OPS 1.550, Landing — Tør bane:
- i) Dette punkt gælder med følgende tilføjelse. Hvis kravene i dette punkt ikke kan opfyldes på grund af fysiske begrænsninger med hensyn til forlængelse af banen, og operationen klart er i offentlighedens interesse og nødvendig, kan myndigheden fra sag til sag acceptere andre præstationsdata, der ikke er i konflikt med flyvehåndbogen, og som vedrører specielle procedurer, som luftfartsforetagendet fremlægger, og som er baseret på demonstration og/eller dokumenteret erfaring.
 - ii) Luftfartsforetagender, der ønsker at udføre operationer i henhold til underpunkt i), skal have forudgående godkendelse fra den myndighed, der udsteder AOC'en. Godkendelsen skal
- A) specificere flyvemaskinetypen
 - B) specificere operationstypen
 - C) specificere de berørte flyveplads(er) og baner
 - D) begrænse slutindflyvning og landing til at skulle foregå under visuelle vejrforhold (VMC,
 - E) specificere besætningens kvalifikationer, og
 - F) være begrænset til flyvemaskiner, for hvilke det første typecertifikat er udstedt før 1. januar 2005.
- iii) Operationen skal accepteres af den stat, hvor flyvepladsen er beliggende.
- 27) Reserveret.
- 28) OPS 1.650, VFR-operationer om dagen:
- Punkt 1.650 gælder med følgende tilføjelse. Myndigheden kan fritage enmotorede flyvemaskiner, hvis individuelle luftdygtighedsbevis første gang er udstedt inden den 22. maj 1995, fra at opfylde kravene i underafsnit f), g), h) og i), hvis opfyldelse heraf ville kræve efterfølgende tilpasning.
- 29) Part M, punkt M.A.704, Redegørelse for fortsat luftdygtighedsstyring:
- Redegørelsen for fortsat luftdygtighedsstyring kan tilpasses til den operation, der skal udføres.
- 30) Part M, punkt M.A. 306, Flyvemaskinens tekniske logbog:
- Myndigheden kan godkende en forkortet udgave af det tekniske logsystem, som er relevant for den type operation, der skal udføres.
- 31) OPS 1.940, Flyvebesætningens sammensætning:
- Underpunkt a)2), a)4) og b) gælder ikke for VFR-operationer om dagen, dog skal a)4) anvendes fuldt ud, hvis der kræves to piloter ifølge OPS 1.
- 32) OPS 1.945, Omskoling og kontrol:
- i) Underpunkt a)7) — Linjeflyvning under overvågning (LIFUS) kan foretages med alle flyvemaskiner inden for den relevante klasse. Omfanget af nødvendig LIFUS afhænger af de pågældende operationers kompleksitet.
 - ii) Underpunkt a)8) kræves ikke.

33) OPS 1.955, Udnævnelse til luftfartøjschef:

Underpunkt b) gælder som følger: Myndigheden kan acceptere et forkortet luftfartøjchefkursus, som er relevant for den type operation, der skal udføres.

34) OPS 1.960, Luftfartøjschefer, som er indehavere af et erhvervsmæssigt pilotcertifikat:

Underpunkt a)1)i) gælder ikke for VFR-operationer om dagen.

35) OPS 1.965, Periodisk flyvetræning og kontrol:

i) Underpunkt a)1) gælder på følgende måde for VFR-operationer om dagen. Al flyvetræning og kontrol skal være relevant for den type operation og flyvemaskineklasse, som flyvebesætningsmedlemmet arbejder på, under behørig hensyntagen til enhver form for specialiseret udstyr, der måtte anvendes.

ii) Underpunkt a)3)ii) gælder som følger: Flyvetræning i flyvemaskinen kan gennemføres af en kontrollant for klasserettighed (CRE), en flyvekontrollant (FE) eller en kontrollant for typerettighed (TRE).

iii) Underpunkt a)4)i) gælder som følger: Luftfartsforetagendets duelighedscheck kan gennemføres af en kontrollant for typerettighed (TRE), kontrollant for klasserettighed (CRE) eller en passende kvalificeret luftfartøjschef, der er udpeget af luftfartsforetagendet, som kan accepteres af myndigheden, og som er uddannet i CRM-koncepter og vurdering af CRM-lærdigheder.

iv) Underpunkt b)2) gælder som følger for VFR-operationer om dagen. I tilfælde, hvor operationerne udføres over perioder på højst otte på hinanden følgende måneder, er et af luftfartsforetagendet gennemført duelighedscheck tilstrækkelig. Dette duelighedscheck skal foretages før påbegyndelse af erhvervsmæssige lufttransportoperationer.

36) OPS 1.968, Pilotkvalifikationer til at operere i begge pilotsæder:

Bilag 1 gælder ikke for VFR-operationer med enmotorede flyvemaskiner om dagen.

37) OPS 1.975, Bevis for rute- og flyvepladskendskab:

i) For VFR-operationer om dagen gælder underpunkt b), c) og d) ikke, dog skal luftfartsforetagendet sikre, at tilhørende krav opfyldes i tilfælde, hvor der kræves en særlig godkendelse fra den stat, hvor flyvepladsen er beliggende.

ii) For IFR- eller VFR-operationer om natten kan bevis for rute- og flyvepladskendskab — som alternativ til underpunkt b)-d) — fornyes således:

A) Undtagen for operationer til de mest krævende flyvepladser, ved gennemførelse af mindst 10 sektorer inden for operationsområdet i de forudgående 12 måneder foruden enhver nødvendig selfbriefing.

B) Operationer til de mest krævende flyvepladser må kun gennemføres, hvis

1) luftfartøjschefen har opnået kvalifikation på flyvepladsen inden for de foregående 36 måneder i form af et besøg som operativt flyvebesætningsmedlem eller som observatør

2) indflyvningen foretages under visuelle vejrforhold fra den relevante minimumssektorhøjde, og

3) passende selfbriefing har fundet sted forud for flyvningen.

38) OPS 1.980, Operation på mere end én type eller variant:

i) Ikke relevant, hvis operationerne er begrænset til enpilotflyvemaskiner med stempelmotorer under VFR om dagen.

ii) For IFR- og VFR-operationer om natten reduceres kravet i bilag 1 til OPS 1.980, underpunkt d)2)i), om 500 timer i den relevante besætningsposition før udøvelse af rettighederne i henhold til to certifikatpåtegninger til 100 timer eller sektorer, hvis en af påtegningerne har relation til en klasse. Der skal gennemføres en kontrolflyvning, før piloten frigives til tjeneste som luftfartøjschef.

39) OPS 1.981, Operation af helikopter og flyvemaskine:

Underpunkt a)1), gælder ikke, hvis operationerne er begrænset til enpilotflyvemaskiner med stempelmotorer.

40) Reserveret.

41) OPS 1.1060 Operationel flyveplan:

Kræves ikke for A til A-VFR-operationer om dagen. For A til B-VFR-operationer om dagen gælder kravet, men flyveplanen kan forefindes i en forenklet form, der er relevant for arten af de operationer, der skal udføres (jf. OPS 1.135).

42) OPS 1.1070, Luftfartsforetagendets redegørelse for fortsat luftdygtighedsstyring:

Luftfartsforetagendets redegørelse for fortsat luftdygtighedsstyring kan tilpasses til den operation, der skal udføres.

43) OPS 1.1071, Flyvemaskinens tekniske logbog:

Gælder som angivet for Part M, punkt M. A. 306.

44) Reserveret.

45) Reserveret.

46) OPS 1.1240, Træningsprogrammer:

Træningsprogrammerne skal tilpasses til arten af de operationer, der skal udføres. Et træningsprogram i form af selvstudium kan være acceptabelt for VFR-operationer.

47) OPS 1.1250, Checkliste vedrørende proceduren for gennemsøgning af flyvemaskiner:

Gælder ikke for VFR-operationer om dagen.

Bilag 1 til OPS 1.125

Dokumenter, som skal forefindes om bord

Se OPS 1.125

I tilfælde af tab eller tyveri af de dokumenter, der er nævnt i OPS 1.125, må operationen fortsættes, indtil flyvemaskinen når frem til basen eller et sted, hvor et erstatningsdokument kan fremskaffes.

SUBPART C

CERTIFICERING AF OG TILSYN MED LUFTFARTSFORETAGENDER

OPS 1.175

Generelle bestemmelser om certificering af luftfartsforetagender

Note 1: I bilag 1 til dette punkt redegøres der for AOC'ens indhold og betingelser.

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

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine til erhvervmæssig lufttransport, medmindre det sker i henhold til og i overensstemmelse med betingelserne i et Air Operator's Certificate (AOC).
- b) Et luftfartsforetagende, som ansøger om en AOC eller om en ændring af en AOC, skal give myndigheden tilladelse til at undersøge alle sikkerhedsaspekter af den planlagte operation.
- c) Et luftfartsforetagende, som ansøger om en AOC,
 - 1) må ikke være indehaver af en AOC, som er udstedt af en anden myndighed, medmindre de berørte myndigheder har givet særlig tilladelse hertil
 - 2) skal have sit primære forretningssted og sit eventuelle hjemsted i den stat, der har ansvaret for udstedelsen af AOC'en
 - 3) skal kunne godtgøre over for myndigheden, at vedkommende er i stand til at foretage sikre operationer.

- d) Hvis luftfartsforetagendet har flyvemaskiner registreret i forskellige medlemsstater, skal der træffes passende foranstaltninger for at sikre tilstrækkelig sikkerhedskontrol.
- e) Luftfartsforetagendet skal give myndigheden adgang til sin organisation og sine flyvemaskiner og skal sikre, at der med hensyn til vedligeholdelse gives adgang for alle tilknyttede Part-145-vedligeholdelsesorganisationer med henblik på at fastslå, at OPS 1 til stadighed er opfyldt.
- f) En AOC kan ændres, stilles i bero eller tilbagekaldes, såfremt myndigheden ikke længere er overbevist om, at luftfartsforetagendet kan opretholde sikre operationer.
- g) Luftfartsforetagendet skal over for myndigheden godtgøre,
 - 1) at det har en passende organisation og ledelse, der svarer fuldt ud til operationens omfang og art, og
 - 2) at der er fastlagt procedurer for tilsyn med operationerne.
- h) Luftfartsforetagendet skal have udpeget en ansvarlig leder, som kan accepteres af myndigheden, og som har luftfartsforetagendets bemyndigelse til at sikre, at alle operationer og vedligeholdelsesaktiviteter kan finansieres og udføres i overensstemmelse med den standard, som myndigheden kræver.
- i) Luftfartsforetagendet skal have udpeget stillingsindehavere, som kan accepteres af myndigheden, og som har ansvaret for ledelse af og tilsyn med følgende områder:
 - 1) flyveoperationer
 - 2) vedligeholdelsessystemet
 - 3) træning af besætningsmedlemmer, og
 - 4) jordoperationer.
- j) En person kan beklæde mere end én af de i underpunkt i) nævnte stillinger, hvis det kan accepteres af myndigheden, men for luftfartsforetagender, der beskæftiger 21 eller flere fuldtidsmedarbejdere, kræves der mindst to personer til at dække de fire ansvarsområder.
- k) For luftfartsforetagender, der beskæftiger 20 eller færre fuldtidsmedarbejdere, kan én eller flere af stillingerne beklædes af den ansvarlige chef, hvis det kan accepteres af myndigheden.
- l) Luftfartsforetagendet skal sikre, at enhver flyvning udføres i overensstemmelse med bestemmelserne i driftshåndbogen.
- m) Luftfartsforetagendet skal tilvejebringe egnede faciliteter til ground handling med henblik på sikker håndtering af flyvningerne.
- n) Luftfartsforetagendet skal sikre, at flyvemaskinerne er udstyret og besætningerne kvalificeret i henhold til de krav, der gælder for operationens type og område.
- o) Luftfartsforetagendet skal opfylde kravene til vedligeholdelse i overensstemmelse med Part M for alle flyvemaskiner, som opereres i henhold til bestemmelserne i foretagendets AOC.
- p) Luftfartsforetagendet skal til myndigheden udlevere kopi af driftshåndbogen som angivet i subpart P og alle ændringer og revisioner af denne.
- q) Luftfartsforetagendet skal opretholde operationelle støttefaciliteter på hovedoperationsbasen, som er egnede til operationens type og område.

OPS 1.180

Udstedelse, ændring og fortsat gyldighed af en AOC

- a) Et luftfartsforetagende kan ikke få udstedt en AOC eller en variant af en AOC, og denne AOC vil ikke fortsat være gyldig, medmindre
- 1) de anvendte flyvemaskiner har et standardluftdygtighedsbevis, som er udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 af 24. september 2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer ⁽¹⁾. Standardluftdygtighedsbeviser, der er udstedt af en anden medlemsstat end den stat, der er ansvarlig for at udstede AOC'en, vil blive accepteret uden yderligere foranstaltning, hvis de er udstedt i overensstemmelse med Part 21
 - 2) vedligeholdelsessystemet er godkendt af myndigheden i overensstemmelse med Part M, subpart G, og
 - 3) luftfartsforetagendet over for myndigheden har godtgjort, at det er i stand til
 - i) at etablere og opretholde en tilstrækkelig organisation
 - ii) at etablere og opretholde et kvalitetssystem i overensstemmelse med OPS 1.035
 - iii) at overholde de krævede træningsprogrammer
 - iv) at opfylde kravene til vedligeholdelse i overensstemmelse med de pågældende operationers art og omfang, herunder de relevante punkter, som foreskrives i OPS 1.175 g) til o), og
 - v) at opfylde OPS 1.175.
- b) Uanset bestemmelsen i OPS 1.185 f) skal luftfartsforetagendet hurtigst muligt give myndigheden meddelelse om alle ændringer, der foretages i de oplysninger, som indleveres i overensstemmelse med OPS 1.185 a) nedenfor.
- c) Hvis myndigheden ikke er overbevist om, at kravene i ovenstående underpunkt a) er opfyldt, kan myndigheden kræve, at der foretages én eller flere demonstrationsflyvninger, der skal gennemføres, som om de var erhvervsmæssige transportflyvninger.

OPS 1.185

Administrative krav

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at følgende oplysninger er indeholdt i den første ansøgning om en AOC og i en eventuel ansøgning om variation eller forlængelse:
- 1) ansøgerens officielle navn, forretningsnavn, adresse og postadresse
 - 2) en beskrivelse af den planlagte operation
 - 3) en beskrivelse af ledelsesorganisationen
 - 4) navnet på den ansvarlige leder
 - 5) navnene på de vigtigste stillingsindehavere, herunder de ansvarlige for flyveoperationer, vedligeholdelsessystem, træning af besætninger samt jordoperationer, og de pågældende personers kvalifikationer og erfaring, samt
 - 6) driftshåndbogen.
- b) Kun for så vidt angår luftfartsforetagendets vedligeholdelsessystem skal følgende oplysninger anføres i den første ansøgning om en AOC og i en eventuel ansøgning om variation eller forlængelse samt for hver type af flyvemaskiner, der skal opereres:
- 1) luftfartsforetagendets redegørelse for fortsat luftdygtighedsstyring
 - 2) luftfartsforetagendets vedligeholdelsesprogram(mer) for flyvemaskiner
 - 3) flyvemaskinens tekniske logbog
 - 4) hvis relevant, de(n) tekniske specifikation(er) i vedligeholdelsesaftalen(erne) mellem luftfartsforetagendet og enhver Part-145-godkendt vedligeholdelsesorganisation
 - 5) antallet af flyvemaskiner.

⁽¹⁾ EUT L 243 af 27.9.2003, s. 6.

- c) Ansøgningen om udstedelse af den første AOC skal indsendes senest 90 dage før datoen for planlagt flyvning. Driftshåndbogen kan indsendes senere, dog senest 60 dage før datoen for planlagt flyvning.
- d) Ansøgningen om en variation af en AOC skal indsendes senest 30 dage inden datoen for planlagt flyvning, medmindre andet er aftalt.
- e) Ansøgningen om forlængelse af en AOC skal indsendes senest 30 dage inden udløbet af den gældende gyldighedsperiode, medmindre andet er aftalt.
- f) Medmindre der opstår særlige omstændigheder, skal myndigheden med mindst 10 dages varsel informeres om en foreslået udskiftning af en udpeget stillingsindehaver.

Bilag 1 til OPS 1.175

Indhold af og betingelser for Air Operator's Certificate (AOC)

En AOC angiver

- a) luftfartsforetagendets navn og beliggenhed (hovedforretningssted)
- b) udstedelsesdato og gyldighedsperiode
- c) beskrivelse af den type af operationer, som tilladelsen gælder
- d) de(n) type(r) af flyvemaskine(r), som det er tilladt at anvende
- e) registreringsmærker for de(n) tilladte flyvemaskine(r). Dog kan luftfartsforetagender opnå godkendelse af et system, der skal informere myndigheden om registreringsmærkerne for de flyvemaskiner, som opereres i overensstemmelse med foretagendets AOC
- f) områder godkendt til flyvning
- g) særlige begrænsninger, og
- h) særlige tilladelser/godkendelser, f.eks.:
 - KAT. II/KAT. III (herunder godkendte minima)
 - (MNPS) Minimumsspecifikationer for navigationspræstation
 - (ETOPS) Langdistanceflyvning med tomotorede flyvemaskiner
 - (RNAV) Områdenavigation
 - (RVSM) Reducerede vertikale adskillelsesminima
 - Transport af farligt gods
 - Tilladelse til at give kabinebesætninger indledende sikkerhedstræning og, hvis relevant, at udstede de beviser, der er omhandlet i subpart O, for så vidt angår de luftfartsforetagender, der direkte eller indirekte giver en sådan træning.

Bilag 2 til OPS 1.175

En AOC-indehavers ledelse og organisation

- a) Generelt

Luftfartsforetagendet skal have en sund og effektiv ledelsesstruktur for at sikre, at operationerne foregår sikkert. Udpegede stillingsindehavere skal have ledelsesmæssig kompetence samt passende tekniske/driftsmæssige kvalifikationer inden for luftfart.

- b) Udpegede stillingsindehavere

- 1) Driftshåndbogen skal indeholde en beskrivelse af, hvilke funktioner og ansvarsområder udpegede stillingsindehavere har, herunder deres navne, og myndigheden skal informeres skriftligt om alle planlagte eller faktiske ændringer af udpegelser eller funktioner.
- 2) Luftfartsforetagendet skal sikre kontinuiteten i tilsynet i fravær af udpegede stillingsindehavere.

- 3) En person, der af en AOC-indehaver er udpeget som stillingsindehaver, kan ikke af en anden AOC-indehaver udnævnes som stillingsindehaver, medmindre de berørte myndigheder kan acceptere dette.
 - 4) Udpegede stillingsindehavere skal være forpligtede til at arbejde i et tilstrækkeligt antal timer, så de pågældende kan udføre de ledelsesfunktioner, som er forbundet med størrelsen og omfanget af operationen.
- c) Tilstrækkeligt personale og tilsyn med personale
- 1) Besætningsmedlemmer. Luftfartsforetagendet skal til den planlagte operation ansætte et tilstrækkeligt antal flyve- og kabinebesætningsmedlemmer, som efter behov er uddannet og kontrolleret i overensstemmelse med subpart N og O.
 - 2) Jordpersonale
 - i) Antallet af ansatte på jorden afhænger af flyvningernes art og omfang. Navnlig drifts- og ground handling-afdelingerne skal bemandes med uddannet personale, som har indgående forståelse for deres ansvarsområder inden for organisationen.
 - ii) Et luftfartsforetagende, som indgår aftaler med andre organisationer om levering af visse ydelser, er fortsat ansvarligt for opretholdelse af passende standarder. I sådanne tilfælde skal en udpeget stillingsindehaver have til opgave at sikre, at en eventuel underleverandør lever op til de krævede standarder.
 - 3) Tilsyn
 - i) Antallet af tilsynsførende, som skal udpeges, afhænger af luftfartsforetagendets struktur og antallet af medarbejdere.
 - ii) Disse tilsynsførendes arbejdsopgaver og ansvarsområder skal defineres, og eventuelle forpligtelser i forbindelse med flyvninger skal tilrettelægges, så de tilsynsførende kan opfylde deres tilsynsmæssige ansvar.
 - iii) Tilsynet med besætningsmedlemmer og jordpersonale skal udføres af enkeltpersoner, som har tilstrækkelig erfaring og personlige egenskaber til at sikre, at der opnås den standard, der er angivet i driftshåndbogen.
- d) Pladsfaciliteter
- 1) Luftfartsforetagendet skal sikre, at der er tilstrækkelig arbejdsplads til rådighed på alle operationsbaser for medarbejdere, som er beskæftiget med sikkerheden under flyvninger. Der skal tages hensyn til de behov, som findes hos jordpersonalet og hos medarbejdere beskæftiget med operationel kontrol, opbevaring og fremvisning af vigtige rekorderinger, og til besætningernes planlægning af flyvninger.
 - 2) Kontortjenester skal straks kunne distribuere operationelle instruktioner og andre oplysninger til alle berørte medarbejdere.
- e) Dokumentation
- Luftfartsforetagendet skal træffe foranstaltninger med henblik på udarbejdelse af håndbøger, ændringer og anden dokumentation.

SUBPART D

OPERATIONELLE PROCEDURER

OPS 1.195

Operationel kontrol

Luftfartsforetagendet skal

- a) udarbejde og opretholde en metode for operationel kontrol, som er godkendt af myndigheden, og
- b) udøve operationel kontrol med alle flyvninger, der gennemføres i henhold til dets AOC.

OPS 1.200

Driftshåndbog

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

OPS 1.205

Det operative personales kompetence

Luftfartsforetagendet skal sikre, at alt personale, der har fået overdraget udførelsen af eller er direkte involveret i operationer på jorden og flyveoperationer, instrueres korrekt, har vist deres egnethed til at varetage deres særlige opgaver og er bekendt med deres ansvar og med forbindelsen mellem sådanne opgaver og operationen som helhed.

OPS 1.210

Udarbejdelse af procedurer

- a) Luftfartsforetagendet skal for hver flyvemaskinetype udarbejde opgaver og instruktioner, der omfatter de opgaver, som jordpersonalet og besætningsmedlemmerne skal varetage i forbindelse med alle typer af operationer på jorden og flyveoperationer.
- b) Luftfartsforetagendet skal udarbejde et checklistesystem til brug for besætningsmedlemmer i alle faser af operationen af flyvemaskinen under henholdsvis normale forhold, unormale forhold og i nødsituationer for at sikre, at de operationelle procedurer i driftshåndbogen følges.
- c) Luftfartsforetagendet må ikke kræve, at et besætningsmedlem udfører nogen aktiviteter i kritiske faser af flyvningen bortset fra de aktiviteter, der er nødvendige for en sikker operation af flyvemaskinen.

OPS 1.215

Anvendelse af lufttrafiktjenester

Luftfartsforetagendet skal sikre, at der anvendes lufttrafiktjenester på alle flyvninger, når de forefindes.

OPS 1.216

Operationelle instruktioner til brug under flyvning

Luftfartsforetagendet skal sikre, at dets operationelle instruktioner til brug under flyvning, hvis de involverer en ændring af lufttrafikflyveplanen, når det er muligt, koordineres med den relevante lufttrafiktjenesteenhed, inden overførsel til en flyvemaskine.

OPS 1.220

Luftfartsforetagendets godkendelse af flyvepladser

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

OPS 1.225

Flyvepladsens operationelle minima

- a) Luftfartsforetagendet skal angive flyvepladsens operationelle minima, som udarbejdes i overensstemmelse med OPS 1.430 for hver afgang-, ankomst- eller alternativ flyveplads, der godkendes til anvendelse i henhold til OPS 1.220.
- b) Enhver forøgelse af de angivne værdier, som påbydes af myndigheden, skal lægges til de minima, der er angivet i overensstemmelse med ovennævnte underpunkt a).
- c) Minima for en specifik type indflyvnings- og landingsprocedure anses for gældende, hvis
 - 1) det jordudstyr, som er vist i det respektive diagram, og som kræves til den planlagte procedure, er operativt
 - 2) de flyvemaskinesystemer, som er nødvendige for den pågældende indflyvningstype, er operative
 - 3) de krævede kriterier for en flyvemaskines funktion er opfyldt, og
 - 4) besætningen er kvalificeret i overensstemmelse hermed.

OPS 1.230

Instrumentprocedurer ved udflyvning og indflyvning

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at der anvendes instrumentprocedurer for udflyvning og indflyvning, som er udarbejdet af den stat, hvori flyvepladsen er beliggende.
- b) Uanset ovenstående underpunkt a) kan en luftfartøjschef acceptere en ATC-klarering for at afvige fra en bekendtgjort udflyvnings- eller ankomstrute, forudsat at kriterierne for hindringsfrihed overholdes, og forudsat, at der i fuldt omfang tages hensyn til flyveforholdene. Slutindflyvningen skal udføres visuelt eller i overensstemmelse med den fastsatte instrumentindflyvningsprocedure.
- c) Luftfartsforetagendet må kun indføre andre procedurer end dem, som skal anvendes i overensstemmelse med ovenstående underpunkt a), hvis disse procedurer er godkendt af den stat, hvori flyvepladsen er beliggende, hvis en sådan godkendelse er påkrævet, og under forudsætning af myndighedens accept.

OPS 1.235

Procedurer for støjbegrænsning

- a) Luftfartsforetagendet skal udarbejde operationelle procedurer for støjbegrænsning under instrumentflyvning i overensstemmelse med ICAO PANS OPS Volume 1 (Dok. 8168-OPS/611).
- b) De procedurer for støjbegrænsning i forbindelse med stigning ved start, som angives af luftfartsforetagendet for en given type flyvemaskine, skal være de samme for alle flyvepladser.

OPS 1.240

Ruter og operationsområder

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at der kun udføres flyvninger på de ruter og inden for de områder, hvor
 - 1) der forefindes faciliteter og tjenester på jorden, herunder meteorologiske tjenester, som er egnede til den planlagte operation
 - 2) præstationen for den flyvemaskine, som planlægges anvendt, er tilstrækkelig til at overholde kravene til minimums-flyvehøjde
 - 3) udstyret i den flyvemaskine, der planlægges anvendt, opfylder mindstekravene til den planlagte operation
 - 4) der er egnede kort og diagrammer til rådighed (se OPS 1.135 a)9))
 - 5) der er egnede flyvepladser til rådighed inden for de tids-/afstandsbegrænsninger, der er fastsat i OPS 1.245, såfremt der anvendes tomotorede flyvemaskiner
 - 6) der findes arealer, som giver mulighed for at foretage sikker nødlanding, hvis der anvendes enmotorede flyvemaskiner.
- b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at operationerne udføres i overensstemmelse med eventuelle restriktioner vedrørende ruter og operationelle områder, som er pålagt af myndigheden.

OPS 1.241

Operation i afgrænset luftrum med reducerede vertikale adskillelsesminima (RVSM)

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

OPS 1.243

Flyvning i områder med specifikke navigationspræstationskrav

Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine i afgrænsede områder eller i en afgrænset del af et angivet luftrum, hvor der på grundlag af en regional luftfartsaftale er fastsat minimumsspecifikationer for navigationspræstation, medmindre myndigheden har godkendt dette (MNPS/RNP/ RNAV-godkendelse). (Se også OPS 1.865 c)2) og OPS 1.870).

OPS 1.245

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

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

- 1) for flyvemaskiner i præstationsklasse A med enten:

i) en godkendt kabinekonfiguration på 20 eller flere sæder, eller

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

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

- 2) for flyvemaskiner i præstationsklasse A med

i) en godkendt kabinekonfiguration på 19 eller færre sæder, og

ii) en maksimal startmasse på under 45 360 kg, den afstand, der flyves på 120 minutter eller, hvis det er godkendt af myndigheden, på op til 180 minutter for turbojetflyvemaskiner, ved den marchfart med én motor ude af drift, som er fastsat i overensstemmelse med nedenstående underpunkt b)

- 3) for flyvemaskiner i præstationsklasse B eller C:

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

ii) 300 sømil, afhængigt af hvilken afstand der er kortest.

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

- 1) international standardatmosfære (ISA)

- 2) flyvning i niveau

i) for turbojetflyvemaskiner ved:

A) FL 170 eller

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

ii) for propeldrevne flyvemaskiner ved:

A) FL 80 eller

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

- 3) maksimal kontinuerlig kraft eller effekt på den stadigt fungerende motor
- 4) en masse for flyvemaskinen, som ikke er mindre end resultatet af
 - i) start ved havoverfladen med maksimal startmasse og
 - ii) stigning med alle motorer til den optimale marchhøjde ved langdistanceflyvninger og
 - iii) flyvning med alle motorer ved langdistancemarchfarten ved denne højde, indtil den tid, der er gået siden starten, svarer til den gældende grænse, der er fastsat i underpunkt a) ovenfor.
- c) Luftfartsforetagendet skal sikre, at følgende data, der er specifikke for hver type eller variant, er indeholdt i driftshåndbogen:
 - 1) den marchfart med én motor ude af drift, der er fastsat i overensstemmelse med underpunkt b) ovenfor og
 - 2) den maksimale afstand fra en egnet flyveplads, der er fastsat i overensstemmelse med underpunkt a) og b) ovenfor.

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

OPS 1.246

Operationer med udvidet rækkevidde med tomotorede flyvemaskiner (ETOPS)

- a) Luftfartsforetagendet må ikke udføre operationer uden for den grænseafstand, der er fastsat i overensstemmelse med OPS 1.245, medmindre myndigheden har godkendt dette (ETOPS-godkendelse).
- b) Luftfartsforetagendet skal forud for udførelse af en ETOPS-flyvning sikre, at der er en passende ETOPS-rute alternativ flyveplads til rådighed inden for enten den godkendte omdirigeringstid eller en omdirigeringstid, der er baseret på flyvemaskinens MEL-afledte anvendelighedsstatus (serviceability status), afhængigt af hvilken afstand der er mindst. (Se også OPS 1.297 d)).

OPS 1.250

Fastsættelse af minimumsflyvehøjder

- a) Luftfartsforetagendet skal fastsætte minimumsflyvehøjder og udarbejde metoder for fastsættelse af disse højder for alle rutesegmenter, der skal flyves — som giver den krævede frihøjde over terræn under hensyn til kravene i subpart F til I.
- b) Enhver metode til fastsættelse af minimumsflyvehøjder skal godkendes af myndigheden.
- c) Hvis de minimumsflyvehøjder, der er fastsat af de overfløjne stater, er højere end de højder, der er fastsat af luftfartsforetagendet, er det de højeste værdier, som er gældende.
- d) Luftfartsforetagendet skal tage følgende faktorer i betragtning ved fastsættelse af minimumsflyvehøjder:
 - 1) den nøjagtighed, hvormed flyvemaskinens position kan bestemmes
 - 2) de sandsynlige unøjagtigheder i de anvendte højdemåleres visninger
 - 3) terrænets karakteristika (f.eks. pludselige ændringer i højden over havoverfladen) langs de ruter eller i de områder, hvor der skal udføres flyvninger
 - 4) sandsynligheden for at støde på ugunstige vejrforhold (f.eks. kraftig turbulens og nedadgående luftstrømme) og
 - 5) mulige unøjagtigheder i luftfartskortene.
- e) Ved opfyldelse af de i underpunkt d) ovenfor foreskrevne krav skal der tages behørigt hensyn til
 - 1) korrigeringer for temperatur- og trykvariationer i forhold til standardværdier
 - 2) ATC-kravene, og
 - 3) eventuelle forudsigelige hændelser langs den planlagte rute.

OPS 1.255

Brændstofpolitik

- a) Luftfartsforetagendet skal udarbejde en brændstofpolitik med henblik på flyveplanlægning og genplanlægning under flyvning for at sikre, at alle flyvemaskiner medfører tilstrækkeligt brændstof til den planlagte flyvning og reservebeholdninger til at dække afvigelser fra den planlagte flyvning.
- b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at planlægningen af flyvninger som et minimum baseres på 1) og 2) nedenfor:
- 1) Procedurer indeholdt i driftshåndbogen og data udledt af
 - i) data fra flyvemaskinefabrikanten, eller
 - ii) aktuelle flyvemaskinespecifikke data udledt af et system til overvågning af brændstofforbrug.
 - 2) De forhold, hvorunder flyvningen skal udføres, herunder
 - i) realistiske tal for flyvemaskinens brændstofforbrug
 - ii) påregnede masser
 - iii) forventede vejrforhold, og
 - iv) ATS-procedurer og -begrænsninger.
- c) Luftfartsforetagendet skal sikre, at beregningen forud for flyvning af det brugbare brændstof, som er påkrævet til en flyvning, omfatter
- 1) brændstof til taxiing
 - 2) brændstof til flyvningen
 - 3) reservebrændstof bestående af
 - i) brændstof til ruterreserve
 - ii) alternativt brændstof, hvis der kræves en ankomstalternativ flyveplads. (Dette udelukker ikke, at startflyvepladsen vælges som ankomstalternativ flyveplads)
 - iii) endeligt reservebrændstof, og
 - iv) yderligere brændstof, hvis det er påkrævet i forbindelse med den pågældende operationstype (f.eks. ETOPS), og
 - 4) ekstra brændstof, hvis dette kræves af luftfartøschefen.
- d) Luftfartsforetagendet skal sikre, at procedurerne for beregning af brugbart brændstof ved genplanlægning under flyvning, når en flyvning skal foregå ad en anden rute eller til et andet bestemmelsessted end det oprindeligt planlagte, omfatter
- 1) brændstof til den resterende del af flyvningen
 - 2) reservebrændstof bestående af
 - i) brændstof til ruterreserve
 - ii) alternativt brændstof, hvis der kræves en ankomstalternativ flyveplads. (Dette udelukker ikke, at startflyvepladsen vælges som ankomstalternativ flyveplads)
 - iii) endeligt reservebrændstof, og
 - iv) yderligere brændstof, hvis det er påkrævet i forbindelse med den pågældende operationstype (f.eks. ETOPS), og
 - 3) ekstra brændstof, hvis dette kræves af luftfartøschefen.

OPS 1.260

Befordring af personer med nedsat mobilitet

- a) Luftfartsforetagendet skal udarbejde procedurer for befordring af personer med nedsat mobilitet (PRM'er).
- b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at personer med nedsat mobilitet ikke tildeles eller optager sæder, hvor deres tilstedeværelse kan
 - 1) hindre besætningsmedlemmerne i at udføre deres pligter
 - 2) blokere adgangen til nødudstyr, eller
 - 3) hindre en nødevakuering af flyvemaskinen.
- c) Luftfartøjschefen skal underrettes, når der skal befordres personer med nedsat mobilitet om bord.

OPS 1.265

Befordring af afviste passagerer, udviste personer eller personer i forvaring

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

OPS 1.270

Anbringelse af bagage og fragt

(se bilag 1 til OPS 1.270)

- a) Luftfartsforetagendet skal udarbejde procedurer for at sikre, at kun håndbagage, der kan anbringes tilfredsstillende og sikkert, medbringes i passagerkabinen.
- b) Luftfartsforetagendet skal udarbejde procedurer for at sikre, at al bagage og fragt om bord, som kan forvolde skade på personer eller ejendom, eller som kan blokere gange og udgange, hvis den forskubber sig, placeres i lastrum, der er konstrueret til at forhindre, at bagagen/fragten kan flytte sig.

OPS 1.275

Står åben

OPS 1.280

Passagerernes placering

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

OPS 1.285

Instruktion af passagerer

Luftfartsforetagendet skal sikre,

- a) Generelt
 - 1) at passagererne instrueres mundtligt om sikkerhedsspørgsmål. Instruktionen kan helt eller delvis ske gennem en audiovisuel præsentation
 - 2) at passagererne forsynes med en sikkerhedsbrochure, der i billedform viser, hvordan nødudstyr og nødudgange, som kan forventes anvendt af passagererne, fungerer

b) Før start

1) at passagererne informeres om følgende forhold, hvis disse er relevante:

- i) bestemmelser om rygning
- ii) at ryglænet skal være i oprejst position og bordet klappet op
- iii) nødudgangenes placering
- iv) placering og anvendelse af gulvmarkeringer, som viser hen til nødudgangene
- v) anbringelse af håndbagage
- vi) begrænsninger i brugen af bærbart elektronisk udstyr
- vii) placering og indhold af sikkerhedsbrochuren, og

2) at passagererne får en demonstration af følgende:

- i) brugen af sikkerhedsbælter og/eller sikkerhedsseler, herunder hvordan sikkerhedsbæltet og/eller sikkerhedsselen spændes og åbnes
- ii) iltudstyrets placering og anvendelse, hvis påkrævet (se OPS 1.770 og OPS 1.775). Passagererne skal også informeres om, at rygning er forbudt, når der anvendes ilt, og
- iii) redningsvestenes placering og anvendelse, hvis påkrævet (se OPS 1.825)

c) Efter start

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

- i) bestemmelser om rygning, og
- ii) brug af sikkerhedsbælter og/eller sikkerhedsseler, herunder de sikkerhedsmæssige fordele ved at have sikkerhedsbæltet fastspændt, når man sidder i sædet, uanset om sikkerhedsbælteskiltet er tændt eller ej

d) Før landing

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

- i) bestemmelser om rygning
- ii) brug af sikkerhedsbælter og/eller sikkerhedsseler
- iii) at ryglænet skal være i oprejst position og bordet klappet op
- iv) genanbringelse af håndbagage, og
- v) begrænsninger i brugen af bærbart elektronisk udstyr

e) Efter landing

1) at passagererne gøres opmærksomme på følgende:

- i) bestemmelser om rygning, og
- ii) brug af sikkerhedsbælter og/eller sikkerhedsseler

f) at passagererne i tilfælde af en nødsituation under flyvning instrueres i de nødforanstaltninger, der skal træffes i den pågældende situation.

OPS 1.290

Forberedelse af flyvning

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

b) Luftfartøjschefen må ikke påbegynde en flyvning, medmindre den pågældende finder det godtgjort,

- 1) at flyvemaskinen er luftdygtig
- 2) at flyvemaskinen ikke opereres i modstrid med bestemmelserne i konfigurationsafvigelseslisten (CDL)

- 3) at de instrumenter og det udstyr, som er nødvendigt, for at den pågældende flyvning kan gennemføres, er til rådighed i overensstemmelse med subpart K og L
- 4) at instrumenter og udstyr er i funktionsdygtig stand, dog med undtagelserne i henhold til MEL-listen
- 5) at de dele af driftshåndbogen, som er nødvendige for at gennemføre flyvningen, er til rådighed
- 6) at de dokumenter, yderligere oplysninger og formularer, som skal være til rådighed i henhold til OPS 1.125 og OPS 1.135, forefindes om bord
- 7) at aktuelle kort, diagrammer og tilhørende dokumentation eller tilsvarende data er til rådighed og dækker den planlagte operation med flyvemaskinen inklusive eventuelle afvigelser fra den planlagte rute, som med rimelighed kan forventes. Dette omfatter alle nødvendige omregningstabeller til støtte for operationer, hvor metriske højder, højder over havet og flyveniveauer skal anvendes
- 8) at de faciliteter og tjenester på jorden, som er nødvendige for den planlagte flyvning, er til rådighed og tilstrækkelige
- 9) at bestemmelserne i driftshåndbogen om kravene til brændstof, olie og ilt og om mindste sikre flyvehøjde, flyvepladsens operationelle minima og alternative flyvepladser, hvor det er påkrævet, kan overholdes for den planlagte flyvning
- 10) at lasten er korrekt fordelt og forsvarligt sikret
- 11) at flyvemaskinens masse ved påbegyndelsen af startrullestrækningen er således, at flyvningen kan udføres i overensstemmelse med subpart F til I, afhængigt af hvad der er gældende, og
- 12) at eventuelle operationelle begrænsninger ud over de begrænsninger, der er fastsat i underpunkt 9) og 11) ovenfor, kan overholdes.

OPS 1.295

Valg af flyvepladser

- a) Luftfartsforetagendet skal ved planlægningen af en flyvning udarbejde procedurer for valg af ankomstflyveplads og/eller alternative flyvepladser i overensstemmelse med OPS 1.220.
- b) Luftfartsforetagendet skal i den operationelle flyveplan vælge og specificere en startalternativ flyveplads, hvis det ikke er muligt at vende tilbage til startflyvepladsen af vejr- eller driftsmæssige årsager. Startalternativflyvepladsen skal befinde sig inden for
 - 1) for tomotorede flyvemaskiner enten
 - i) én times flyvetid ved marchfart med én motor ude af drift ifølge flyvehåndbogen (AFM) under standardforhold i vindstille baseret på den faktiske startmasse, eller
 - ii) luftfartsforetagendets godkendte ETOPS-omdirigeringsstid, med forbehold af eventuelle MEL-restriktioner, op til højst to timer ved marchfart med én motor ude af drift ifølge AFM under standardforhold i vindstille, baseret på faktisk startmasse, for flyvemaskiner og besætninger, der er godkendt til ETOPS, eller
 - 2) to timers flyvetid ved marchfart med én motor ude af drift ifølge AFM under standardforhold i vindstille baseret på den faktiske startmasse for tre- og firemotorede flyvemaskiner, og
 - 3) hvis AFM ikke indeholder en marchfart med én motor ude af drift, skal den hastighed, der anvendes ved beregningen, være den hastighed, der opnås med de(n) resterende motor(er) indstillet til maksimal kontinuerlig motor-ydelse.
- c) Luftfartsforetagendet skal vælge mindst én ankomstalternativ flyveplads for hver IFR-flyvning, medmindre
 - 1) både
 - i) varigheden af den planlagte flyvning fra start til landing ikke overstiger 6 timer, og

- ii) to særskilte baner er til rådighed og brugbare på bestemmelsesstedet, og relevante vejrrapporter eller -udsigter for ankomstflyvepladsen, eller en kombination heraf, viser, at i perioden fra 1 time før til 1 time efter det forventede tidspunkt for ankomst til bestemmelsesstedet vil skydækkeshøjden være mindst 2 000 ft eller cirklingshøjden + 500 ft, alt efter hvad der er højest, og sigtbarheden vil mindst være 5 km

eller

- 2) bestemmelsesstedet er isoleret, og der ikke findes nogen egnet ankomstalternativ flyveplads.
- d) Luftfartsforetagendet skal vælge to ankomstalternative flyvepladser, når
- 1) de relevante vejrrapporter eller -udsigter for bestemmelsesstedet eller en kombination heraf angiver, at vejrforholdene i en periode fra 1 time før til 1 time efter det forventede ankomsttidspunkt vil være dårligere end de gældende planlægningsminima, eller
 - 2) der ikke foreligger meteorologiske oplysninger.
- e) Luftfartsforetagendet skal angive eventuelle krævede alternative flyvepladser i den operationelle flyveplan.

OPS 1.297

Planlægningsminima for IFR-flyvninger

- a) Planlægningsminima for startalternativer. Luftfartsforetagendet må ikke vælge en flyveplads som startalternativ flyveplads, medmindre de aktuelle vejrrapporter eller -udsigter eller en given kombination heraf viser, at vejrforholdene i løbet af en periode, der begynder 1 time før og slutter 1 time efter det forventede tidspunkt for ankomst til flyvepladsen, vil svare til eller være bedre end de gældende mindstekrav til landing, der er fastsat i overensstemmelse med OPS 1.225. Skydækkeshøjden skal tages i betragtning, hvis de eneste muligheder for indflyvning er ikke-præcisions- og/eller cirklingsindflyvning. Der skal tages hensyn til eventuelle begrænsninger i forbindelse med operationer med én motor ude af drift.
- b) Planlægningsminima for ankomstflyvepladser og ankomstalternative flyvepladser. Luftfartsforetagendet vælger først ankomstflyvepladsen og/eller ankomstalternativ(e) flyveplads(er), når de aktuelle vejrrapporter eller -udsigter eller en given kombination heraf viser, at vejrforholdene i løbet af en periode, der begynder 1 time før og slutter 1 time efter det forventede tidspunkt for ankomst til flyvepladsen, vil svare til eller være bedre end nedenstående gældende planlægningsminima:
- 1) planlægningsminima for en ankomstflyveplads, bortset fra isolerede ankomstflyvepladser:
 - i) RVR/sigtbarhed er angivet i overensstemmelse med OPS 1.225, og
 - ii) skydækkeshøjden er lig med eller over MDH ved ikke-præcisions- eller cirklingsindflyvning, og
 - 2) planlægningsminima for ankomstalternativ(e) flyveplads(er) og isolerede ankomstflyvepladser vil være i overensstemmelse med tabel 1 nedenfor:

Tabel 1

Planlægningsminima — Rute og ankomstalternative flyvepladser — Isolerede ankomstflyvepladser

Indflyvningstype	Planlægningsminima
Kat. II og III	Kat. I (note 1)
Kat. I	Ikke-præcision (note 1 og 2)
Ikke-præcision	Ikke-præcision (note 1 og 2) plus 200 ft/1 000 m
Circling	Circling note 2 og 3)

Note 1: RVR.

Note 2 Skydækkeshøjden skal være lig med eller over MDH.

Note 3: Sigbarhed

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

Tabel 2

Planlægningsminima — ETOPS

Indflyvningsstype	Planlægningsminima	
(Krav til RVR/sigtbarhed og skydækkeshøjde, hvis relevant)		
Flyveplads med		
	mindst 2 særskilte indflyvningsprocedurer baseret på 2 særskilte hjælpemidler til betjening af 2 særskilte baner	mindst 2 særskilte indflyvningsprocedurer baseret på 2 særskilte hjælpemidler til betjening af 1 bane eller mindst 1 indflyvningsprocedure baseret på 1 hjælpemiddel til betjening af 1 bane
Præcisionsindflyvning kat. II, III (ILS, MLS)	Minima for præcisionsindflyvning kat. I	Minima for ikke-præcisionsindflyvning
Præcisionsindflyvning kat. I (ILS, MLS)	Minima for ikke-præcisionsindflyvning	Minima for cirkling eller, hvis disse ikke foreligger, minima for ikke-præcisionsindflyvning plus 200 ft/1 000 m
Ikke-præcisionsindflyvning	Det laveste af minima for ikke-præcisionsindflyvning plus 200 ft/1 000 m eller minima for cirkling	Det højeste af minima for cirkling eller minima for ikke-præcisionsindflyvning plus 200 ft/1 000 m
Cirklingsindflyvning	Minima for cirkling	

OPS 1.300

Indlevering af ATS-flyveplan

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

OPS 1.305

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

(se bilag 1 til OPS 1.305)

Luftfartsforetagendet skal sikre, at ingen flyvemaskine får påfyldt/aftanket flyvebenzin eller brændstof af wide-cut-typen (f. eks. Jet-B eller tilsvarende), eller en blanding af disse, når passagererne er ved at gå om bord, er om bord eller er ved at gå fra borde. Der skal i alle andre tilfælde træffes de fornødne foranstaltninger, og flyvemaskinen skal være tilstrækkeligt bemannet med kvalificeret personale, der er parat til at iværksætte og lede en evakuering af flyvemaskinen på den mest praktiske og hurtigst mulige måde.

OPS 1.307

Påfyldning/aftankning af wide-cut-brændstof

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

OPS 1.308

Push-back og bugsering

- a) Luftfartsselskabet skal sikre, at alle push-back- og bugseringsprocedurer er i overensstemmelse med relevante luftfartsstandarder og -procedurer.
- b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at positionering af flyvemaskinen før eller efter taxiing ikke udføres ved bugsering uden brug af trækbom, medmindre
 - 1) flyvemaskinens design beskytter den imod skade på næsehjulsstyresystemet som følge af trækbomfrie bugseringsoperationer, eller
 - 2) der findes et system/en procedure til varsling af flyvebesætningen om, at en sådan skade kan være eller er opstået, eller
 - 3) det trækbomfrie bugseringskøretøj er konstrueret på en sådan måde, at skader på den pågældende flyvemaskinetype forhindres.

OPS 1.310

Besætningsmedlemmer på deres pladser

- a) Flyvebesætningsmedlemmer
 - 1) Under start og landing skal hvert flyvebesætningsmedlem, som er pålagt cockpittjeneste, være på sin plads.
 - 2) I alle andre faser af flyvningen skal ethvert flyvebesætningsmedlem, som er pålagt cockpittjeneste, forblive på sin plads, medmindre den pågældendes fravær er påkrævet for at udføre vedkommendes opgaver i forbindelse med flyvningen eller for at opfylde fysiologiske behov under forudsætning af, at mindst en behørigt kvalificeret pilot til enhver tid forbliver ved flyvemaskinens manøvreorganer.
 - 3) Under alle faser af en flyvning skal hvert af de flyvebesætningsmedlemmer, som er pålagt cockpittjeneste, være i beredskab. Hvis der konstateres manglende beredskab, skal der anvendes passende modforanstaltninger. Hvis der forekommer uforudset træthed, kan luftfartøjschefen foranstalte en hvileperiode under kontrollerede forhold, hvis arbejdsbyrden tillader det. Kontrolleret hvile, der tages på denne måde, må i intet tilfælde betragtes som en del af hvileperioden i forbindelse med beregning af flyvetidsbegrænsninger eller anvendes til at begrunde tjenesteperioder.
- b) Kabinebesætningsmedlemmer. På alle dæk i flyvemaskinen, hvor der opholder sig passagerer, skal de påkrævede kabinibesætningsmedlemmer sidde på deres anviste pladser under kritiske faser af flyvningen.

OPS 1.315

Nødevakueringsudstyr

Luftfartsforetagendet skal udarbejde procedurer for at sikre, at nødevakueringsudstyr, der automatisk folder sig ud, er armeret før taxiing, start og landing, når det er sikkert og praktisk muligt.

OPS 1.320

Sæder, sikkerhedsbælter og -seler

- a) Besætningsmedlemmer
 - 1) Under start og landing, og når luftfartøjschefen skønner det nødvendigt af sikkerhedshensyn, skal hvert besætningsmedlem være behørigt sikret med de til rådighed værende sikkerhedsbælter og -seler.
 - 2) I andre faser af flyvningen skal hvert flyvebesætningsmedlem i cockpittet holde sit sikkerhedsbælte fastspændt, når vedkommende befinder sig på sin plads.

b) Passagerer

- 1) Før start og landing, under taxiing, og når det skønnes nødvendigt af sikkerhedshensyn, skal luftfartøjschefen sikre, at alle passagerer om bord befinder sig i et sæde eller en køje med sikkerhedsbæltet eller sikkerhedsselen, hvor en sådan findes, behørigt fastspændt.
- 2) Luftfartsforetagendet skal påse, og luftfartschefen skal sikre, at flere passagerer i ét flyvemaskinesæde kun tillades i særlige sæder og udelukkende forekommer i forbindelse med en voksen og et barn, som er behørigt sikret med et supplerende bælte eller andet fastspændingsudstyr.

OPS 1.325

Sikring af passagerkabine og pantry(er)

- a) Luftfartsforetagendet skal udarbejde procedurer for at sikre, at alle udgange eller flugtveje er uden forhindringer før taxiing, start og landing.
- b) Luftfartøjschefen skal sikre, at alt udstyr og al bagage er behørigt sikret før start og landing, og når dette skønnes nødvendigt af sikkerhedshensyn.

OPS 1.330

Nødudstyrets tilgængelighed

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

OPS 1.335

Rygning om bord

- a) Luftfartøjschefen skal sikre, at det ikke er tilladt nogen om bord at ryge,
 - 1) når dette skønnes nødvendigt af sikkerhedshensyn
 - 2) mens flyvemaskinen er på jorden, medmindre dette specifikt er tilladt i overensstemmelse med de procedurer, der er fastsat i driftshåndbogen
 - 3) uden for de anviste rygeområder, i gangene og på toiletterne
 - 4) i lastrum og/eller andre områder, hvor der transporteres fragt, som ikke er opbevaret i flammebestandige beholdere eller dækket af flammesikret kanvas og
 - 5) i de områder af kabinen, hvor der tilføres ilt.

OPS 1.340

Vejrforhold

- a) På en IFR-flyvning må luftfartøjschefen ikke
 - 1) påbegynde starten eller
 - 2) fortsætte ud over det punkt, hvorfra der gælder en revideret flyveplan i tilfælde af genplanlægning under flyvning, medmindre der foreligger oplysninger, som viser, at de forventede vejrforhold på bestemmelsesstedet og/eller de(n) krævede alternative flyveplads(er), som foreskrives i OPS 1.295, svarer til eller er bedre end de i OPS 1.297 fastsatte planlægningsminima.
- b) På en IFR-flyvning må luftfartøjschefen ikke fortsætte ud over
 - 1) beslutningspunktet, når beslutningspunktproceduren anvendes, eller
 - 2) det forudbestemte punkt, når proceduren for det forudbestemte punkt anvendes, medmindre der foreligger oplysninger, som viser, at de forventede vejrforhold på ankomstflyvepladsen og/eller de(n) krævede alternative flyveplads(er), som foreskrives i OPS 1.295, svarer til eller er bedre end de gældende operationelle minima for flyvepladsen, som er fastsat i OPS 1.225.

- c) På en IFR-flyvning må luftfartøjschefen ikke fortsætte mod den planlagte ankomstflyveplads, medmindre de senest tilgængelige oplysninger viser, at vejrforholdene på ankomstflyvepladsen eller mindst én ankomstalternativ flyveplads på det forventede ankomsttidspunkt svarer til eller er bedre end de ved planlægningen benyttede gældende operationelle minima for flyvepladsen.
- d) På en VFR-flyvning må luftfartøjschefen ikke påbegynde starten, medmindre de aktuelle vejrrapporter eller en kombination af aktuelle rapporter og vejrudsigter viser, at vejrforholdene langs ruten eller den del af ruten, der skal flyves i henhold til VFR, på det pågældende tidspunkt er af en sådan beskaffenhed, at det er muligt at overholde disse regler.

OPS 1.345

Is og andre former for kontaminering — Jordprocedurer

- a) Luftfartsforetagendet skal udarbejde procedurer, som skal følges, når det er nødvendigt at foretage afisning og forebyggelse af isdannelse og hermed forbundne inspektioner af flyvemaskinen(erne) på jorden.
- b) En luftfartøjschef må ikke påbegynde start, medmindre de udvendige overflader er fri for eventuelle forekomster, som kan have negativ indvirkning på flyvemaskinens præstation og/eller styrbarhed, dog bortset fra det, der er tilladt i flyvehåndbogen.

OPS 1.346

Is og andre former for kontaminering — Flyveprocedurer

- a) Luftfartsforetagendet skal indføre procedurer for flyvning under forventede eller faktiske isforhold.
- b) Luftfartøjschefen må ikke påbegynde en flyvning eller bevidst flyve ind i områder, hvor der forventes eller allerede hersker isforhold, medmindre flyvemaskinen er certificeret og udstyret med henblik på sådanne forhold.

OPS 1.350

Brændstof- og olieforsyning

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

OPS 1.355

Startforhold

Inden starten påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig, at vejret på flyvepladsen og forholdene på den bane, der påregnes anvendt, ifølge de oplysninger, den pågældende har til rådighed, ikke er til hinder for en sikker start og udflyvning.

OPS 1.360

Anvendelse af startminima

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

OPS 1.365

Minimumsflyvehøjder

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

OPS 1.370

Simulerede unormale situationer under flyvning

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

OPS 1.375

Brændstofstyring under flyvning

(se bilag 1 til OPS 1.375)

- a) Luftfartsforetagendet skal udarbejde en procedure for at sikre, at der under flyvningen udføres brændstofcheck og brændstofstyring.
- b) Luftfartøjschefen skal sikre, at den mængde brugbart brændstof, der er tilbage under flyvning, ikke er mindre end den mængde brændstof, som er nødvendig for at fortsætte til en flyveplads, hvor der kan foretages en sikker landing, med det endelige reservebrændstof tilbage.
- c) Luftfartøjschefen skal erklære, at der foreligger en nødsituation, når mængden af beregnet brugbart brændstof ved landing er mindre end det endelige reservebrændstof.

OPS 1.380

Står åben

OPS 1.385

Anvendelse af supplerende ilt

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

OPS 1.390

Kosmisk stråling

- a) Luftfartsforetagendet skal tage hensyn til alle tjenestegørende besætningsmedlemmers eksponering for kosmisk stråling under flyvning (herunder positionering) og skal træffe følgende foranstaltninger for de besætningsmedlemmer, som kan blive udsat for mere end 1 mSv pr. år:
 - 1) vurdere besætningens eksponering
 - 2) tage hensyn til den vurderede eksponering ved udarbejdelsen af arbejdsplaner med henblik på at reducere doserne for højt eksponerede besætningsmedlemmer
 - 3) informere de berørte besætningsmedlemmer om den sundhedsrisiko, som deres arbejde indebærer
 - 4) sikre, at arbejdsplanerne for kvindelige besætningsmedlemmer, når de pågældende har underrettet luftfartsforetagendet om, at de er gravide, holder den tilsvarende dosis for fostret så lav, som det med rimelighed er muligt, og i alle tilfælde sikre, at dosen ikke overstiger 1 mSv i den resterende del af graviditeten
 - 5) sikre, at der føres individuelt regnskab for de besætningsmedlemmer, som kan blive udsat for høj eksponering. Disse eksponeringer skal meddeles den enkelte én gang om året, og også når vedkommende forlader luftfartsforetagendet.
- b)
 - 1) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine over 15 000m (49 000 ft), medmindre det i OPS 1.680 angivne udstyr er anvendeligt eller den i OPS 1.680, angivne procedure er overholdt.
 - 2) Luftfartøjschefen eller den pilot, til hvem udførelsen af flyvningen er blevet uddelegeret, skal indlede en nedstigning så hurtigt, som det er praktisk muligt, når de grænseværdier for kosmisk strålings dosishastighed, som er fastsat i driftshåndbogen, overstiges.

OPS 1.395

Sporing af jordens nærhed

Hvis et flyvebesætningsmedlem opdager eller et terrænadvarselssystem (ground proximity warning system) viser, at afstanden til jorden er uacceptabel, skal luftfartøjschefen eller den pilot, til hvem udførelsen af flyvningen er uddelegeret, sikre, at der straks iværksættes afhjælpende foranstaltninger for at etablere sikre flyveforhold.

OPS 1.398

System til forebyggelse af kollisioner i luften (ACAS)

Luftfartsforetagendet skal indføre procedurer, der sikrer følgende:

- a) når et ACAS-system er installeret og anvendeligt, skal det under flyvningen bruges på en sådan måde, at piloten rådgives om undvigemanøvrer, medmindre dette ikke vil være hensigtsmæssigt under de betingelser, der hersker på det pågældende tidspunkt.
- b) Når ACAS-systemet viser, at afstanden til en anden flyvemaskine er uacceptabel, skal luftfartøjschefen eller den pilot, til hvem gennemførelsen af flyvningen er uddelegeret, sikre, at korrigerende handling straks iværksættes for at skabe sikker adskillelse, medmindre den flyvemaskine, der forstyrrer, er identificeret visuelt, og det er fastslået, at den ikke udgør en trussel.

OPS 1.400

Indflyvnings- og landingsforhold

Før indflyvning til landing påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig, at vejret på flyvepladsen og forholdene på den bane, der påregnes anvendt, ikke ifølge de oplysninger, den pågældende har til rådighed, er til hinder for sikker indflyvning, landing eller afbrudt indflyvning ud fra de oplysninger om præstation, der er indeholdt i driftshåndbogen.

OPS 1.405

Indflyvningens påbegyndelse og fortsættelse

- a) Luftfartøjschefen eller den pilot, til hvem flyvningens udførelse er uddelegeret, kan påbegynde en instrumentindflyvning uanset den rapporterede RVR/sigtbarhed, men indflyvningen må ikke fortsættes ud over det ydre markeringsfyrtårn eller en tilsvarende position, hvis den rapporterede RVR/sigtbarhed er lavere end de gældende minima.
- b) Hvor der ikke foreligger RVR, kan der udledes en RVR-værdi ved at omregne den rapporterede sigtbarhed i overensstemmelse med underpunkt h) i bilag 1 til OPS 1.430.
- c) Såfremt den rapporterede RVR/sigtbarhed falder til under det gældende minimum, efter at det ydre markeringsfyrtårn eller en tilsvarende position i overensstemmelse med ovenstående punkt a) er passeret, kan indflyvningen fortsættes til DA/H eller MDA/H.
- d) Såfremt der ikke findes et ydre markeringsfyrtårn eller en tilsvarende position, skal luftfartøjschefen eller den pilot, til hvem udførelsen af flyvningen er blevet uddelegeret, træffe beslutning om at fortsætte eller opgive indflyvningen før nedstigning til under 1 000 ft over flyvepladsen i det endelige indflyvningssegment. Hvis MDA/H ligger på eller over 1 000 ft over flyvepladsen, skal luftfartsforetagendet fastsætte en højde for hver indflyvningsprocedure, under hvilken indflyvningen ikke må fortsættes, hvis RVR/sigtbarheden er lavere end de gældende minima.
- e) Indflyvningen kan fortsættes under DA/H eller MDA/H, og landingen kan fuldføres, forudsat at den krævede visuelle reference etableres ved DA/H eller MDA/H og opretholdes.
- f) Sætningszone-RVR er altid afgørende. Hvis de er rapporterede og er relevante, er midtpunkts- og stoppunkts-RVR også afgørende. Minimums-RVR-værdien for midtpunktet er 125 m eller den krævede RVR for sætningszonen hvis derunder, og 75 m for stoppunktet. For flyvemaskiner, der er udstyret med et rulningslede- eller styresystem, er minimums-RVR-værdien for midtpunktet 75 m.

Note: »Relevant« betyder i denne forbindelse den del af banen, der anvendes under landingens højhastighedsfase og ned til en fart på ca. 60 knob.

OPS 1.410

Operationelle procedurer — Tærskelkrydsningshøjde

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

OPS 1.415

Rejselogbog

Luftfartøjschefen skal sikre, at rejseloggen udfyldes.

OPS 1.420

Indberetning af begivenheder

a) Terminologi

- 1) Hændelse. En begivenhed, som ikke er et havari, men som indtræffer i forbindelse med operation af et luftfartøj, og som har indflydelse på eller vil kunne have indflydelse på sikkerheden i forbindelse med operationen.
- 2) Alvorlig hændelse. En hændelse, der rummer omstændigheder, der indebærer, at der var nær ved at indtræffe et havari.
- 3) Havari. En begivenhed, som indtræffer i forbindelse med operation af et luftfartøj fra det tidspunkt, en person går om bord for at flyve, og indtil alle personer er gået fra borde, og hvorunder
 - i) en person kvæstes dødeligt eller alvorligt som følge af
 - A) tilstedeværelse i luftfartøjet
 - B) direkte berøring med dele af luftfartøjet, herunder dele deraf, som har løsnet sig, er revet løs, eller
 - C) direkte udsættelse for lufttrykket fra en jetmotor, undtagen hvis kvæstelserne har naturlige årsager, er påført af personen selv eller af andre personer, eller hvis kvæstelserne rammer blinde passagerer, der skjuler sig uden for de områder, hvortil passagerer og besætning normalt har adgang, eller
 - ii) et luftfartøj udsættes for skade eller strukturelle fejl, som nedsætter dets strukturelle styrke, præstation eller flyveegenskaber, og som normalt vil kræve en større reparation eller udskiftning af de pågældende dele, bortset fra motorfejl eller motorskade, når skaden er begrænset til motoren, dens skærme eller tilbehør, eller fra skade, der er begrænset til propeller, vingespids, antenner, dæk, brems, strømlinjebeklædning, mindre buler eller punkturhuller i maskinens beklædning, eller
 - iii) luftfartøjet savnes eller er fuldstændig utilgængeligt.

b) Indberetning af hændelser. Luftfartsforetagendet skal indføre procedurer til indberetning af hændelser under hensyntagen til de ansvarsområder og de omstændigheder, der beskrives i underafsnit d) nedenfor.

- 1) OPS 1.085 b) fastlægger besætningsmedlemmernes ansvar for at indberette hændelser, som bringer eller kunne bringe flyvesikkerheden i fare.
- 2) En flyvemaskines luftfartøjschef eller luftfartsforetagendet skal til myndigheden indgive en rapport om enhver hændelse, som bringer eller vil kunne bringe flyvesikkerheden i fare.
- 3) Indberetningerne skal afsendes inden for 72 timer efter, at hændelsen er konstateret, medmindre særlige omstændigheder forhindrer dette.
- 4) Luftfartøjschefen skal sikre, at alle kendte eller formodede tekniske defekter og alle overskridelser af tekniske begrænsninger, som forekommer, mens den pågældende er ansvarlig for flyvningen, registreres i luftfartøjets tekniske logbog. Hvis fejlen eller overskridelsen af de tekniske begrænsninger bringer eller vil kunne bringe flyvesikkerheden i fare, skal luftfartøjschefen herudover iværksætte indgivelse af en rapport til myndigheden i overensstemmelse med afsnit b)2) ovenfor.
- 5) I tilfælde af hændelser, der indberettes i henhold til ovenstående underafsnit b)1), b)2) og b)3), og som udspringer af eller har forbindelse til en hvilken som helst form for svigt, funktionsfejl eller defekt på flyvemaskinen, dens udstyr eller støttele af udstyret på jorden, eller som indvirker eller kan indvirke negativt på flyvemaskinens fortsatte luftdygtighed, skal luftfartsforetagendet også informere den organisation, der er ansvarlig for designet, eller leverandøren, eller, hvis det er relevant, den organisation, der er ansvarlig for fortsat luftdygtighed, samtidig med at der indgives rapport til myndigheden.

c) Indberetning af havarier og alvorlige hændelser

Luftfartsforetagendet skal indføre procedurer til indberetning af havarier og alvorlige hændelser under hensyntagen til de nedenfor beskrevne ansvarsområder og de omstændigheder, der beskrives i underafsnit d) nedenfor.

- 1) Luftfartøjschefen skal give luftfartsforetagendet meddelelse om ethvert havari eller enhver alvorlig hændelse, der finder sted, medens vedkommende er ansvarlig for flyvningen. Hvis luftfartøjschefen ikke er i stand til at give en sådan meddelelse, skal denne opgave udføres af et hvilket som helst andet besætningsmedlem, der er i stand dertil, dog under hensyntagen til den kommandovej, som luftfartsforetagendet har angivet.
- 2) Luftfartsforetagendet skal sikre, at myndigheden i luftfartsforetagendets hjemstat, den nærmeste relevante myndighed (hvis ikke myndigheden i luftfartsforetagendets hjemstat) og enhver anden organisation, som luftfartsforetagendets hjemstat kræver informeret, får meddelelse om ethvert havari eller enhver alvorlig hændelse hurtigst muligt og — hvis det drejer sig om et havari — mindst inden flyvemaskinen flyttes, medmindre særlige omstændigheder forhindrer dette.
- 3) En flyvemaskines luftfartøjschef eller luftfartsforetagendet skal til myndigheden i luftfartsforetagendets hjemstat indgive rapport inden for 72 timer efter, at havariet eller den alvorlige hændelse fandt sted.

d) Særlige rapporter

Begivenheder, for hvilke der skal anvendes særlige meddelelses- og indberetningsmetoder, beskrives nedenfor:

- 1) Flyvehændelser. Luftfartøjschefen skal straks give meddelelse til den lufttrafiktjenesteenhed, som er berørt af hændelsen, og informere den om, at den pågældende vil indgive en hændelsesrapport efter afslutning af flyvningen i ethvert tilfælde, hvor et luftfartøj under flyvning har været i fare på grund af

- i) en nær-kollision med en anden flyvende anordning
- ii) mangelfulde lufttrafikprocedurer eller lufttrafiktjenestens eller flyvebesætningens manglende overholdelse af gældende procedurer
- iii) svigt i lufttrafiktjenestens faciliteter.

Herudover skal luftfartøjschefen give myndigheden meddelelse om hændelsen.

- 2) Rådgivning i forbindelse med luftbåret antikollisionssystem. Luftfartøjschefen skal underrette den berørte lufttrafiktjenesteenhed og indgive en ACAS-rapport til myndigheden i ethvert tilfælde, hvor et luftfartøj under flyvning har foretaget manøvrer som reaktion på ACAS-rådgivning.
- 3) Fuglerisici og kollision med fugle
 - i) Luftfartøjschefen skal straks informere den lokale lufttrafiktjenesteenhed, hvis der observeres en potentiel fuglerisiko.
 - ii) Hvis luftfartøjschefen er klar over, at der er sket kollision med fugle, skal den pågældende efter landingen indgive en skriftlig rapport om kollision med fugle til myndigheden, såfremt det luftfartøj, som den pågældende er ansvarlig for, kommer ud for kollision med fugle med betydelig skade på luftfartøjet til følge eller tab af eller funktionsfejl ved en væsentlig funktion. Hvis kollisionen med fugle konstateres på et tidspunkt, hvor luftfartøjschefen ikke står til rådighed, er luftfartsforetagendet ansvarligt for at indgive rapporten.
- 4) Nødsituationer under flyvninger med farligt gods om bord. Hvis der forekommer en nødsituation under flyvningen, og situationen tillader det, skal luftfartøjschefen informere den relevante lufttrafiktjenesteenhed om eventuelt farligt gods om bord. Efter at luftfartøjet er landet, skal luftfartøjschefen, hvis begivenheden er blevet forbundet med og havde relation til transporten af farligt gods, også opfylde de rapporteringskrav, der er angivet i OPS 1.1225.
- 5) Ulovlig handling. Efter en ulovlig handling om bord på et luftfartøj skal luftfartøjschefen eller, ved dennes fravær, luftfartsforetagendet, så hurtigt som praktisk muligt indgive en rapport om denne handling til den relevante lokale myndighed og til myndigheden i luftfartsforetagendets hjemstat. (Se også OPS 1.1245)
- 6) Forekomst af potentielt farlige situationer. Luftfartøjschefen skal give meddelelse til den relevante lufttrafiktjenesteenhed så hurtigt som muligt, såfremt der under flyvningen opstår potentielt farlige situationer som for eksempel uregelmæssigheder i jord- eller navigeringsfaciliteter, et meteorologisk fænomen eller en sky af vulkansk aske.

OPS 1.425

Reserveret

Bilag 1 til OPS 1.270

Anbringelse af bagage og fragt

Et luftfartsforetagende skal ved udarbejdelsen af procedurer til sikring af, at håndbagage og fragt er forsvarligt og sikkert anbragt, tage følgende i betragtning:

- 1) enhver genstand, der medføres i kabinen, skal anbringes på et sted, hvor den kan fastholdes
- 2) massebegrænsninger, som er skiltet på eller i nærheden af stuverum, må ikke overskrides
- 3) bagage må ikke anbringes under sædet, medmindre sædet er udstyret med en fastholdelsesstang, og bagagen har en sådan størrelse, at den kan fastholdes på en tilfredsstillende måde
- 4) genstande må ikke anbringes på toiletter eller op mod skotter, der ikke kan fastholde genstandene ved fremadgående, sidelæns eller opadgående bevægelser, medmindre skotterne er forsynet med et skilt, der angiver den største masse, der må anbringes der
- 5) bagage og fragt, der er anbragt i skabe, må ikke have en størrelse, som forhindrer, at døre med smæklås kan lukkes sikkert
- 6) bagage og fragt må ikke anbringes på steder, så adgangen til nødudstyr hindres, og
- 7) der skal udføres check før start, før landing, og når skiltene med spænd sikkerhedsbæltet tændes, eller når dette på anden måde beordres for at sikre, at bagagen er anbragt, hvor den ikke kan hindre evakuering af flyvemaskinen eller forårsage kvæstelse ved at falde ned (eller ved anden bevægelse), afhængigt af hvad der er relevant for den pågældende fase af flyvningen.

Bilag 1 til OPS 1.305

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

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

- 1) Der skal opholde sig en kvalificeret person på et angivet sted under påfyldning af brændstof med passagererne om bord. Den pågældende kvalificerede person skal være i stand til at håndtere nødprocedurer i forbindelse med brandbeskyttelse og brandslukning, håndtere kommunikationsudstyr og iværksætte og lede en evakuering.
- 2) Der skal etableres tovejskommunikation, og denne skal forblive tilgængelig via flyvemaskinens inter-kommunikationssystem eller på anden passende vis, mellem det jordpersonale, der overvåger påfyldningen, og det kvalificerede personale om bord på flyvemaskinen.
- 3) Besætning, personale og passagerer skal adviseres om, at der vil ske påfyldning/aftankning af brændstof.
- 4) Skiltet »spænd sikkerhedsbæltet« skal være slukket.
- 5) Skiltet »RYGNING FORBUDT« skal være tændt tillige med den indvendige belysning, så nødudgangene kan identificeres.
- 6) Passagererne skal informeres om, at sikkerhedsbælterne skal spændes op, og at rygning er forbudt.
- 7) Der skal være tilstrækkeligt kvalificeret personale om bord, som skal være forberedt på en øjeblikkelig nødevakuering.
- 8) Såfremt der registreres brændstofdampe inde i flyvemaskinen, eller der opstår andre faresituationer under påfyldning/aftankning af brændstof, skal denne straks indstilles.
- 9) Jordområdet under de udgange, der er beregnet til nødevakuering og til udfoldelse af slisker, skal holdes fri.
- 10) Der skal træffes foranstaltninger med henblik på sikker og hurtig evakuering.

Bilag 1 til OPS 1.375

Brændstofstyring under flyvning

- a) Brændstofcheck under flyvning
- 1) Luftfartøjschefen skal sikre, at der udføres brændstofcheck med regelmæssige mellemrum under flyvningen. Det resterende brændstof skal registreres og evalueres med henblik på
 - i) at sammenligne det faktiske forbrug med det planlagte forbrug
 - ii) at kontrollere, at det resterende brændstof er tilstrækkeligt til at fuldføre flyvningen, og
 - iii) at bestemme, hvor meget brændstof der forventes at være tilbage ved ankomsten til bestemmelsesstedet.
 - 2) De relevante brændstofdata skal registreres.
- b) Brændstofstyring under flyvningen.
- 1) Hvis et brændstofcheck under flyvningen viser, at det brændstof, der beregnes at være tilbage ved ankomsten til bestemmelsesstedet, er mindre end det krævede brændstof til flyvning til en alternativ flyveplads plus det endelige reservebrændstof, skal luftfartøjschefen tage hensyn til trafikforholdene og de operationelle forhold på ankomstflyvepladsen, langs omdirigeringsruten til en alternativ flyveplads og på ankomstalternativflyvepladsen med henblik på at træffe beslutning om at fortsætte til ankomstflyvepladsen eller at omdirigere for derved at lande med mindst det endelige reservebrændstof.
 - 2) Ved flyvning til en isoleret flyveplads:

Det sidst mulige omdirigeringspunkt til enhver tilgængelig rutealternativ flyveplads skal fastlægges. Før dette punkt nås, skal luftfartøjschefen foretage en vurdering af den brændstofmængde, der forventes at restere ved ankomst over den isolerede flyveplads, vejrforholdene og trafik- og driftsforholdene på den isolerede flyveplads og på alle en-route-flyvepladser, før han beslutter, om der skal fortsættes til den isolerede flyveplads eller om der skal omdirigeres til en en-route-flyveplads.

SUBPART E

OPERATIONER UNDER ALLE VEJRFORHOLD

OPS 1.430

Flyvepladsens operationelle minima — Generelt

(se bilag 1 til OPS 1.430)

- a) Luftfartsforetagendet skal for hver flyveplads, der planlægges anvendt, fastsætte operationelle minima for flyvepladsen, som ikke er lavere end de værdier, der er angivet i bilag 1. Metoden for fastlæggelse af disse minima skal kunne accepteres af myndigheden. Disse minima må ikke være lavere end de minima, der måtte blive fastsat af det land, hvori flyvepladsen er beliggende, medmindre de specifikt er godkendt af den pågældende stat.
- Note:* Ovenstående punkt forhindrer ikke, at der under flyvningen beregnes minima for en ikke-planlagt alternativ flyveplads, såfremt denne beregning udføres i overensstemmelse med en godkendt metode.
- b) Ved fastsættelse af de operationelle minima for flyvepladsen, som skal gælde for en given operation, skal luftfartsforetagendet i fuld udstrækning tage følgende i betragtning:
- 1) flyvemaskinens type, præstation og betjeningsegenskaber
 - 2) flyvebesætningens sammensætning, kompetence og erfaring
 - 3) dimensioner og karakteristika for de baner, som måtte blive valgt til anvendelse
 - 4) de disponible visuelle og ikke-visuelle jordbaserede hjælpemidlers tilstrækkelighed og ydeevne
 - 5) det disponible udstyr på flyvemaskinen til navigation og/eller styring af flyvevejen, afhængigt af hvad der er relevant, under start, indflyvning, flare, landing, rulning og afbrudt indflyvning
 - 6) forhindringerne i de indflyvnings-, afbrudt indflyvnings- og opstigningsområder, som kræves for at udføre beredskabsprocedurer og for den fornødne klarering
 - 7) den hindringsfrie højde/højden for instrumentindflyvningsprocedurerne og
 - 8) midlerne til at bestemme og rapportere om vejrforhold.
- c) De i denne subpart omtalte kategorier af flyvemaskiner skal udledes i overensstemmelse med den metode, der er angivet i bilag 2 til OPS 1.430 c).

OPS 1.435

Terminologi

Den terminologi, der anvendes i denne subpart, har følgende betydning:

- 1) Circling. Den visuelle fase af en instrumentindflyvning med henblik på at føre et luftfartøj i position til landing på en bane, hvis placering ikke er egnet til direkte indflyvning.
- 2) Procedurer ved dårlig sigtbarhed (LVP). Procedurer, der anvendes på en flyveplads for at sikre sikker drift under indflyvning i kategori II og III og start ved dårlig sigtbarhed.
- 3) Start i dårlig sigtbarhed (LVTO). En start, hvor banesynsvidden (RVR) er under 400 m.
- 4) Flyvestyresystem. Et system, der omfatter et automatisk landingssystem og/eller et hybridlandingssystem.
- 5) Fejlpassivt flyvestyresystem. Et flyvestyresystem er fejlpassivt, hvis der i tilfælde af en fejl ikke forekommer væsentlige ude-af-trimningsforhold eller afvigelse fra flyvevej eller flyvestilling, men landingen ikke fuldføres automatisk. Ved et fejlpassivt automatisk flyvestyresystem overtager piloten kontrollen over flyvemaskinen efter en fejl.
- 6) Fejloperationelt flyvestyresystem. Et flyvestyresystem er fejloperationelt, hvis indflyvning, flare og landing i tilfælde af fejl under alarmeringshøjde kan fuldføres automatisk. I tilfælde af fejl fungerer det automatiske landingssystem som et fejlpassivt system.
- 7) Fejloperationelt hybridlandingssystem. Et system, som består af et primært fejlpassivt automatisk landingssystem og et sekundært uafhængigt ledelsesystem, der sætter piloten i stand til at fuldføre en landing manuelt, efter at det primære system har svigtet.

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

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

OPS 1.440

Operationer i dårlig sigtbarhed — Generelle operationelle regler

(se bilag 1 til OPS 1.440)

- a) Luftfartsforetagendet må ikke udføre kategori II- og III-operationer, medmindre
 - 1) hver af de pågældende flyvemaskiner er certificeret til operationer med beslutningshøjder på under 200 ft eller ingen beslutningshøjde og er udstyret i overensstemmelse med CS-AWO-krav til operationer under alle vejrforhold eller tilsvarende, der er godkendt af myndigheden
 - 2) et egnet system til registrering af vellykkede og fejlslagne indflyvninger og/eller automatiske landinger er etableret og opretholdes til overvågning af operationens overordnede sikkerhed
 - 3) operationerne er godkendt af myndigheden
 - 4) flyvebesætningen omfatter mindst 2 piloter, og
 - 5) beslutningshøjden bestemmes ved hjælp af en radiohøjdemåler.
- b) Luftfartsforetagendet må ikke udføre starter i dårlig sigtbarhed med en RVR på under 150 m (flyvemaskiner i kategori A, B og C) eller en RVR på under 200 m (flyvemaskiner i kategori D), medmindre dette er godkendt af myndigheden.

OPS 1.445

Operationer i dårlig sigtbarhed — Flyvepladshensyn

- a) Luftfartsforetagendet må ikke anvende en flyveplads til kategori II- og III-operationer, medmindre flyvepladsen er godkendt til disse operationer i den stat, hvori flyvepladsen er beliggende.
- b) Luftfartsforetagendet skal kontrollere, at der er udarbejdet procedurer for dårlig sigtbarhed (LVP), og at disse vil blive håndhævet på de flyvepladser, hvor der skal udføres operationer i dårlig sigtbarhed.

OPS 1.450

Operationer i dårlig sigtbarhed — Træning og kvalifikationer

(se bilag 1 til OPS 1.450)

Luftfartsforetagendet skal før udførelse af start i dårlig sigtbarhed og kategori II- og III-operationer sikre,

- 1) at hvert enkelt flyvebesætningsmedlem
 - i) opfylder de krav med hensyn til uddannelse og kontrol, der er forskrevet i bilag 1 inklusive flyvesimulatoruddannelse ved de RVR-grænseværdier og beslutningshøjder, der er relevante for luftfartsforetagendets kategori II-/III-godkendelse, og
 - ii) er kvalificeret i overensstemmelse med bilag 1
- 2) at træning og kontrol udføres i overensstemmelse med et udførligt program, der er godkendt af myndigheden og indeholdt i driftshåndbogen. Denne træning er et tillæg til den i subpart N foreskrevne træning, og
- 3) at flyvebesætningskvalifikation er specifik for operationen og typen af flyvemaskine.

OPS 1.455

Operationer i dårlig sigtbarhed — Operationelle procedurer

(se bilag 1 til OPS 1.455)

- a) Luftfartsforetagendet skal etablere procedurer og instruktioner, der skal anvendes ved start ved dårlig sigtbarhed og kategori II- og III-operationer. Disse procedurer skal være indeholdt i driftshåndbogen og skal omfatte flyvebesætningsmedlemmernes opgaver under taxiing, start, indflyvning, flare, landing, rulning og afbrudt indflyvning, alt efter hvad der er relevant.
- b) Luftfartøjschefen skal sikre sig,
 - 1) at de visuelle og ikke-visuelle faciliteters tilstand er tilstrækkelig før påbegyndelse af start i dårlig sigtbarhed eller kategori II- eller III-indflyvning
 - 2) at egnede LVP'er er i kraft i overensstemmelse med de oplysninger, der er modtaget fra lufttrafiktjenesten, før påbegyndelse af start i dårlig sigtbarhed eller kategori II- eller III-indflyvning, og
 - 3) at flyvebesætningsmedlemmerne er behørigt kvalificeret før påbegyndelse af start i dårlig sigtbarhed med en RVR på under 150 m (flyvemaskiner i kategori A, B og C) eller på under 200 m (flyvemaskiner i kategori D) eller kategori II- eller III-indflyvning.

OPS 1.460

Operationer i dårlig sigtbarhed — Minimumsudstyr

- a) Luftfartsforetagendet skal i driftshåndbogen medtage det minimumsudstyr, som skal være funktionsdygtigt ved påbegyndelse af start i dårlig sigtbarhed eller kategori II- eller III-indflyvning i overensstemmelse med AFM eller et andet godkendt dokument.
- b) Luftfartøjschefen skal sikre sig, at flyvemaskinens og de relevante luftbårne systemers tilstand er egnet til den specifikke operation, der skal udføres.

OPS 1.465

Operationelle minima ved VFR

(se bilag 1 til OPS 1.465)

Luftfartsforetagendet skal sikre,

- 1) at VFR-flyvninger udføres i overensstemmelse med reglerne for visuel flyvning og i overensstemmelse med tabellen i bilag 1 til OPS 1.465
- 2) at specielle VFR-flyvninger ikke påbegyndes, når sigtbarheden er under 3 km, og i øvrigt ikke udføres, når sigtbarheden er under 1,5 km.

Bilag 1 til OPS 1.430

Flyvepladsens operationelle minima

a) Startminima

1) Generelt

- i) De af luftfartsforetagendet fastsatte startminima skal være udtrykt i sigtbarheds- eller RVR-grænser under hensyn til alle relevante faktorer for hver enkelt flyveplads, der planlægges anvendt, og under hensyn til flyvemaskinens egenskaber. Hvis der er et specifikt behov for at se og undgå forhindringer ved udflyvning og/eller for nødlanding, skal der angives yderligere forhold (f.eks. skydækkeshøjde).
- ii) Luftfartøjschefen må ikke påbegynde start, medmindre vejrforholdene på afgangsflyvepladsen er lig med eller bedre end de minima, der gælder for landing på den pågældende flyveplads, medmindre der er en egnet startalternativ flyveplads til rådighed.
- iii) Når den rapporterede meteorologiske sigtbarhed er under, hvad der er krævet ved start, og RVR ikke er rapporteret, må start kun påbegyndes, hvis luftfartøjschefen kan fastslå, at RVR/sigtbarheden langs startbanen er lig med eller bedre end det krævede minimum.
- iv) Hvis der ikke er en rapporteret meteorologisk sigtbarhed eller RVR tilgængelig, må start kun påbegyndes, hvis luftfartøjschefen kan fastslå, at RVR/sigtbarheden for startbanen er lig med eller bedre end det krævede minimum.

- 2) Visuel reference. Der skal vælges startminima, så der sikres tilstrækkelig vejledning til at styre flyvemaskinen både i tilfælde af afbrudt start under ugunstige forhold og ved fortsat start efter fejl i den kritiske motor.

3) Krævet RVR/sigtbarhed

- i) For flermotorede flyvemaskiner, hvis ydelse er således, at flyvemaskinen i tilfælde af fejl i den kritiske motor på et givet punkt under starten enten kan stoppe eller fortsætte starten til en højde på 1500 ft over flyvepladsen og samtidig undgå hindringer med de krævede margener, skal de af luftfartsforetagendet fastsatte startminima udtrykkes som RVR/sigtbarhedsværdier, der ikke er under de værdier, der er angivet i nedenstående tabel 1, dog bortset fra bestemmelsen i nedenstående punkt 4):

Tabel 1

RVR/sigtbarhed ved start

RVR/sigtbarhed ved start	
Faciliteter	RVR/sigtbarhed note 3)
Ingen (kun om dagen)	500 m
Banekantbelysning og/eller centerlinjemarkering	250/300 m (note 1 og 2)
Banekant- og centerlinjebelysning	200/250 m (note 1)
Banekant- og centerlinjebelysning og flere RVR-oplysninger	150/200 m (note 1 og 4)

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

Note 2: For natflyvning er mindst banekant- og baneendelys påkrævet.

Note 3: Den rapporterede værdi for RVR/sigtbarhed for den indledende del af startløbet kan erstattes af pilotens vurdering.

Note 4: Den krævede RVR-værdi skal opnås for alle de relevante RVR-rapporteringspunkter, med undtagelse af det i ovenstående note 3 anførte.

- ii) For flermotorede flyvemaskiner, hvis ydelse er således, at de ikke kan overholde ydelsesbetingelserne i ovenstående underpunkt a)3)i) i tilfælde af fejl på den kritiske motor, kan der være behov for straks at lande igen og for at se og undgå hindringer i startområdet. Disse flyvemaskiner kan opereres ifølge nedenstående startminima, forudsat at de kan overholde de gældende kriterier for hindringsfrihed ved antagelse af motorfejl ved den angivne højde. De startminima, der er fastsat af luftfartsforetagendet, skal bygge på den højde, hvorfra netto-startflyvevejen med én motor ude af drift kan konstrueres. De anvendte RVR-minima må ikke være lavere end nogen af de værdier, der er anført i ovenstående tabel 1 eller nedenstående tabel 2.

Tabel 2

Antaget højde over banen ved motorfejl i forhold til RVR/sigtbarhed

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

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

Note 2: Den rapporterede værdi for RVR/sigtbarhed for den indledende del af startløbet, kan erstattes af pilotens vurdering.

- iii) Når der ikke foreligger en rapporteret RVR-værdi eller er meteorologisk sigtbarhed, må luftfartøjschefen ikke påbegynde starten, medmindre han eller hun kan fastslå, at de faktiske forhold opfylder de gældende startminima.

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

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

A) der gælder procedurer for dårlig sigtbarhed

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

C) flyvebesætningsmedlemmerne på tilfredsstillende måde har fuldført træning i en flyvesimulator

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

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

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

b) Ikke-præcisionsindflyvning

1) Systemminima

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

Tabel 3

Systemminima for ikke-præcisionslandingshjælpemidler

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

- 2) Mindste nedgangshøjde. Luftfartsforetagendet skal sikre, at mindste nedgangshøjde for en ikke-præcisionsindflyvning ikke er lavere end enten

- i) OCH/OCL for den pågældende flyvemaskinekategori eller
ii) systemminimum.

- 3) Visuel reference. Piloten må ikke fortsætte en indflyvning under MDA/MDH, medmindre mindst en af følgende visuelle referencer for den påtænkte bane er klart synlig og identificerbar for piloten:

- i) dele af indflyvningslyssystemet
ii) banetærskelen
iii) tærskelmarkeringerne
iv) tærskellys
v) tærskelidentifikationslys
vi) det visuelle glidebanesystem
vii) sætningszonen eller sætningszonemarkeringerne
viii) sætningszonelysene
ix) banekantlysene eller
x) andre visuelle referencer, der er accepteret af myndigheden.

- 4) Krævet RVR. De laveste minima, som skal anvendes af et luftfartsforetagende for ikke-præcisionsindflyvning, er

Tabel 4a

RVR ved ikke-præcisionsindflyvning — fuldstændige facilitet

Minima for ikke-præcisionsindflyvning — fuldstændige faciliteter (note 1), 5), 6) og 7))				
MDH	RVR/flyvemaskinekategori			
	A	B	C	D
250-299 ft	800 m	800 m	800 m	1 200 m
300-449 ft	900 m	1 000 m	1 000 m	1 400 m
450-649 ft	1 000 m	1 200 m	1 200 m	1 600 m
650 ft og derover	1 200 m	1 400 m	1 400 m	1 800 m

Tabel 4b

RVR ved ikke-præcisionsindflyvning — delvise faciliteter

Minima for ikke-præcisionsindflyvning — delvise faciliteter (note 2), 5), 6) og 7))				
MDH	RVR/flyvemaskinekategori			
	A	B	C	D
250-299 ft	1 000 m	1 100 m	1 200 m	1 400 m
300-449 ft	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m
450-649 ft	1 400 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
650 ft og derover	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m

Tabel 4c

RVR ved ikke-præcisionsindflyvning — basisfaciliteter

Minima for ikke-præcisionsindflyvning — basisfaciliteter (note 3), 5), 6) og 7))				
MDH	RVR/flyvemaskinekategori			
	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 og derover	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

Tabel 4d

RVR ved ikke-præcisionsindflyvning — ingen faciliteter

Minima for ikke-præcisionsindflyvning — ingen faciliteter (note 4), 5), 6) og 7))				
MDH	RVR/flyvemaskinekategori			
	A	B	C	D
250-299 ft	1 000 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
300-449 ft	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
450-649 ft	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m
650 ft og derover	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

Note 1: uldstændige faciliteter omfatter banemarkeringer, 720 m eller mere med HI/MI-indflyvningslys, banekantlys, tærskellys og baneendelys. Lysene skal være tændt.

Note 2: elvise faciliteter omfatter banemarkeringer, 420-719 m med HI/MI-indflyvningslys, banekantlys, tærskellys og baneendelys. Lysene skal være tændt.

Note 3: asisfaciliteter omfatter banemarkeringer, < 420 m med HI/MI-indflyvningslys, en eventuel strækning med LI-indflyvningslys, banekantlys, tærskellys og baneendelys. Lysene skal være tændt.

Note 4: ngen faciliteter omfatter banemarkeringer, banekantlys, tærskellys, baneendelys eller ingen lys overhovedet.

Note 5: abellerne gælder kun for konventionelle indflyvninger med en nominal glidebanevinkel på ikke over 4°. Større glidebanevinkler kræver normalt, at en visuel vejledning for glidebanevinkel (f.eks. PAPI) også er synlig ved mindste nedgangshøjde.

Note 6: venstående tal er enten rapporteret RVR-værdi eller meteorologisk sigtbarhed omregnet til RVR som i nedenstående underpunkt h).

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

5) Natflyvning. Ved natflyvning skal mindst banekant-, tærskel- og baneendelysene være tændt.

c) Præcisionsindflyvning — kategori I-operationer

1) Generelt. En kategori I-operation er en præcisionsinstrumentindflyvning og -landing, hvor der anvendes ILS, MLS eller PAR med en beslutningshøjde, som ikke er lavere end 200 ft og med en banesynsvidde på mindst 550 m.

2) Beslutningshøjde. Luftfartsforetagendet skal sikre, at den beslutningshøjde, der skal anvendes for kategori I-præcisionsindflyvninger, ikke er lavere end

i) den minimumsbeslutningshøjde, der er specificeret i flyvehåndbogen (AFM), hvis angivet

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

iii) OCH/OCL for den pågældende flyvemaskinekategori eller

iv) 200 ft.

- 3) Visuel reference. Piloten må ikke fortsætte en indflyvning under kategori I-beslutningshøjden, som fastsat i overensstemmelse med ovenstående underpunkt c)2), medmindre mindst en af følgende visuelle referencer for den påtænkte bane er klart synlig og identificerbar for piloten:

- i) dele af indflyvningslyssystemet
- ii) banetærskelen
- iii) tærskelmarkeringen
- iv) tærskellys
- v) tærskelidentifikationslys
- vi) det visuelle glidebanesystem
- vii) sætningszonen eller sætningszonemarkeringerne
- viii) sætningszonelysene eller
- ix) banekantlysene.

- 4) Krævet RVR. De laveste minima, der skal anvendes af et luftfartsforetagende for kategori I-operationer, er

Tabel 5

RVR ved kategori I-indflyvning i forhold til faciliteter og DH

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

Note 1: uldstændige faciliteter omfatter banemarkeringer, 720 m eller mere med HI/MI-indflyvningslys, banekantlys, tærskellys og baneendelys. Lysene skal være tændt.

Note 2: elvise faciliteter omfatter banemarkeringer, 420-719 m med HI/MI-indflyvningslys, banekantlys, tærskellys og baneendelys. Lysene skal være tændt.

Note 3: asisfaciliteter omfatter banemarkeringer, < 420 m med HI/MI-indflyvningslys, en eventuel strækning med LI-indflyvningslys, banekantlys, tærskellys og baneendelys. Lysene skal være tændt.

Note 4: ngen faciliteter omfatter banemarkeringer, banekantlys, tærskellys, baneendelys eller ingen lys overhovedet.

Note 5: venstående tal er enten rapporteret RVR eller meteorologisk sigtbarhed omregnet til RVR i overensstemmelse med punkt h).

Note 6: abellen gælder for konventionelle indflyvninger med en glidebanevinkel på 4° (grader) eller mindre.

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

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

- 6) Natflyvning. Ved natflyvning skal mindst banekant-, tærskel- og baneendelysene være tændt.

d) Præcisionsindflyvning — kategori II-operationer

- 1) Generelt. En kategori II-operation er en præcisionsinstrumentindflyvning og -landing med anvendelse af ILS eller MLS med
 - i) en beslutningshøjde på under 200 ft men ikke under 100 ft og
 - ii) en banesynsvidde på ikke under 300 m.
- 2) Beslutningshøjde. Luftfartsforetagendet skal sikre, at beslutningshøjden for en kategori II-operation ikke er lavere end
 - i) den mindste nedgangshøjde, der er specificeret i flyvehåndbogen (AFM), hvis angivet
 - ii) den minimumshøjde, hvor præcisionsindflyvningshjælpemidlet kan anvendes uden den krævede visuelle reference
 - iii) OCH/OCL for den pågældende flyvemaskinekategori
 - iv) den beslutningshøjde, til hvilken flyvebesætningen har tilladelse til at operere, eller
 - v) 100 ft.
- 3) Visuel reference. Piloten må ikke fortsætte en indflyvning under den kategori II-beslutningshøjde, der er fastsat i overensstemmelse med ovenstående underpunkt d)2), medmindre der er opnået og kan opretholdes en visuel reference, der indeholder et segment af mindst 3 på hinanden følgende lys, som skal være indflyvningslysens midterlinje eller sætningszonelysene eller banecenterlinjelysene eller banekantlysene eller en kombination heraf. Denne visuelle reference skal omfatte et lateralt element af jordmønsteret, dvs. en indflyvningslys-crossbar eller landingstærskelen eller en lysstribe bestående af sætningszonelysene.
- 4) Krævet RVR. De laveste minima, som må anvendes af et luftfartsforetagende ved kategori II-operationer, er:

Tabel 6

RVR for kategori II-indflyvning i forhold til DH

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

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

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

e) Præcisionsindflyvning — kategori III-operationer

- 1) Generelt. Kategori III-operationer underopdeles som følger:
 - i) Kategori III A-operationer. En præcisionsinstrumentindflyvning og -landing ved anvendelse af ILS eller MLS med
 - A) en beslutningshøjde på under 100 ft og
 - B) en banesynsvidde på ikke under 200 m.

ii) Kategori III B-operationer. En præcisionsinstrumentindflyvning og -landing ved anvendelse af ILS eller MLS med

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

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

Note: Hvis beslutningshøjden (DH) og banesynsvidden (RVR) ikke falder inden for samme kategori, er det RVR, som afgør, til hvilken kategori operationen skal henregnes.

2) Beslutningshøjde. Ved operationer, hvortil der anvendes en beslutningshøjde, skal luftfartsforetagendet sikre, at beslutningshøjden ikke er lavere end

i) den mindste nedgangshøjde, der er specificeret i AFM, hvis angivet

ii) den mindste højde, hvortil præcisionsindflyvningshjælpe midlet kan anvendes uden den krævede visuelle reference, eller

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

3) Flyvning uden beslutningshøjde. Flyvning uden beslutningshøjde må kun udføres, såfremt

i) flyvningen uden beslutningshøjde er godkendt i AFM

ii) indflyvningshjælpe midlet og flyvepladsens faciliteter understøtter flyvninger uden beslutningshøjde og

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

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

4) Visuel reference

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

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

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

5) Krævet RVR. De laveste minima, som må anvendes af luftfartsforetagendet ved kategori III-operationer, er:

Tabel 7

RVR for kategori III-indflyvning i forhold til DH og rulningsstyrer-/ledesystem

Minima for kategori III			
Indflyvningskategori	Beslutningshøjde (ft) (note 2)	Rulningsstyrer-/ledesystem	RVR (m)
III A	Under 100 ft	Ikke påkrævet	200 m
III B	Under 100 ft	Fejlpasivt	150 m (note 1)

Minima for kategori III			
Indflyvningskategori	Beslutningshøjde (ft) (note 2)	Rulningsstyre-/ledesystem	RVR (m)
III B	Under 50 ft	Fejlpassivt	125 m
III B	Under 50 ft eller ingen beslutningshøjde	Fejloperationelt	75 m

Note 1: For flyvemaskiner, der er certificeret i overensstemmelse med CS-AWO-krav til flyvninger under alle vejrforhold 321(b)3).

Note 2: Hvorvidt flyvestyresystemet er overflødigt afgøres i henhold til CS-AWO-krav til flyvninger under alle vejrforhold af den certificerede mindste nedgangshøjde.

f) Cirkling

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

Tabel 8

Sigtbarhed og MDH ved cirkling i relation til flyvemaskinekategori

	Flyvemaskinekategori			
	A	B	C	D
MDH	400 ft	500 ft	600 ft	700 ft
Mindste meteorologiske sigtbarhed	1 500 m	1 600 m	2 400 m	3 600 m

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

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

h) Omregning af rapporteret meteorologisk sigtbarhed til RVR

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

Note: Hvis RVR rapporteres som værende over den maksimumsværdi, som flyvepladsoperatøren har vurderet, f.eks. »RVR mere end 1 500 m«, betragtes dette ikke som en rapporteret RVR i denne forbindelse, og omregningstabellen kan anvendes.

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

Tabel 9

Omregning af sigtbarhed til RVR

Lyssystem i drift	RVR = rapporteret met. sigtbarhed x	
	Dag	Nat
HI indflyvnings- og banelys	1,5	2,0
Andre typer af lysinstallationer end ovennævnte	1,0	1,5
Ingen lys	1,0	Ikke relevant

Bilag 2 til OPS 1.430 c)

Flyvemaskine kategorier — Flyvninger under alle vejrforhold

a) Klassificering af flyvemaskiner

Det kriterium, som tages i betragtning ved klassificeringen af flyvemaskiner efter kategori, er den angivne flyvehastighed ved tærskel (VAT), hvilket svarer til stallingshastighed (VSO) ganget med 1,3 eller VS1G ganget med 1,23 i landingskonfigurationen ved den maksimale certificerede landingsmasse. Hvis både VSO og VS1G er disponible, skal det højeste deraf følgende VAT anvendes. De flyvemaskine kategorier, som svarer til VAT-værdier, findes i nedenstående tabel:

Flyvemaskine kategori	VAT
A	Under 91 kt
B	Fra 91 til 120 kt
C	Fra 121 til 140 kt
D	Fra 141 til 165 kt
E	Fra 166 til 210 kt

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

b) Permanent ændring af kategori (maksimal landingsmasse)

- 1) Luftfartsforetagendet kan indføre en permanent, lavere landingsmasse og anvende denne masse til fastlæggelse af VAT, hvis dette godkendes af myndigheden.
- 2) Den kategori, der er defineret for en given flyvemaskine, skal være en permanent værdi og således uafhængig af de skiftende forhold i forbindelse med de daglige operationer.

Bilag 1 til OPS 1.440

Operationer i dårlig sigtbarhed — Generelle regler for operation

a) Generelt. Følgende procedurer gælder for indførelse og godkendelse af operationer i dårlig sigtbarhed.

b) Operationel demonstration. Formålet med den operationelle demonstration er at fastlægge eller validere anvendelsen og effektiviteten af foreliggende flyvestyresystemer, træning, flyvebesætningsprocedurer, vedligeholdelsesprogram og håndbøger gældende for det kategori II/III-program, der skal godkendes.

- 1) Mindst 30 indflyvninger og landinger skal gennemføres under operationer, hvor der anvendes kategori II/III-systemer, der er installeret i hver enkelt luftfartøjstype, hvis krævet DH er 50 ft eller højere. Hvis DH er på under 50 ft, vil det være nødvendigt at gennemføre mindst 100 indflyvninger og landinger, medmindre myndigheden har godkendt andet.
- 2) Hvis luftfartsforetagendet har forskellige varianter af samme luftfartøjstype, som anvender samme grundlæggende flyvestyre- og visningssystemer eller forskellige grundlæggende styre- og visningssystemer på samme luftfartøjstype, skal luftfartsforetagendet påvise, at de forskellige varianter har en tilfredsstillende ydeevne, men det er dog ikke nødvendigt, at luftfartsforetagendet udfører en fuldstændig operationel demonstration for hver variant. Myndigheden kan også acceptere en reduktion af antallet af indflyvninger og landinger på basis af godskrivning for erfaring, der er indhøstet af et andet luftfartsforetagende med en AOC, der er udstedt i henhold til OPS 1 og under anvendelse af samme flyvemaskintype eller -variant og samme procedurer.
- 3) Hvis antallet af mislykkede indflyvninger overstiger 5 % af det totale antal (f.eks. utilfredsstillende landinger, system-frakoblinger), skal evalueringsprogrammet udvides i trin på mindst 10 indflyvninger og landinger, indtil den samlede fejlrate ikke længere overstiger 5 %.

- c) Dataindsamling til operationelle demonstrationer. Hver ansøger skal udvikle en dataindsamlingsmetode (f.eks. en blanket, der skal anvendes af flyvebesætningen) til registrering af indflyvnings- og landingspræstationen. De resulterende data og et resumé af demonstrationsdataene skal gøres tilgængelige for myndigheden til evalueringsformål.
- d) Dataanalyse. Utilfredsstillende indflyvninger og/eller automatiske landinger skal dokumenteres og analyseres.
- e) Kontinuerlig overvågning
- 1) Efter opnåelse af den første tilladelse skal operationerne overvåges kontinuerligt af luftfartsforetagendet med henblik på at påvise eventuelle uønskede tendenser, før disse bliver farlige. Flyvebesætningens rapporter kan anvendes til dette formål.
 - 2) Følgende oplysninger skal opbevares i en periode på 12 måneder:
 - i) Det samlede antal indflyvninger opgjort efter flyvemaskintype, hvor det luftbårne kategori II- eller III-udstyr blev anvendt til at udføre velgennemførte faktiske eller flyvetræningsmæssige indflyvninger ifølge de gældende minima for kategori II eller III, og
 - ii) rapporter om utilfredsstillende indflyvninger og/eller automatiske landinger opgjort efter flyveplads og flyvemaskineregistrering i følgende kategorier:
 - A) fejl i luftbåret udstyr
 - B) vanskeligheder i forbindelse med faciliteter på jorden
 - C) afbrudt indflyvning på grund af ATC-instruktioner eller
 - D) andre årsager.
 - 3) Luftfartsforetagendet skal for hver flyvemaskine udarbejde en procedure for overvågning af det automatiske landingssystems ydeevne.
- f) Overgangsperioder
- 1) Luftfartsforetagender uden tidligere kategori II- eller III-erfaring:
 - i) Et luftfartsforetagende uden tidligere operationel erfaring med kategori II eller III kan godkendes til kategori II- eller III A-operationer efter at have opnået mindst 6 måneders erfaring med kategori I-operationer med den pågældende flyvemaskintype.
 - ii) Ved fuldførelsen af 6 måneders kategori II- eller III A-operationer med den pågældende flyvemaskintype kan luftfartsforetagendet godkendes til kategori III B-operationer. Myndigheden kan ved udstedelse af en sådan godkendelse i en yderligere periode pålægge højere minima end de lavest gældende. Stramningen af disse minima vil normalt kun gælde for RVR og/eller en begrænsning i operationer uden beslutningshøjde og skal udvælges således, at de ikke kræver nogen ændring af de operationelle procedurer.
 - 2) Luftfartsforetagender med tidligere kategori II- eller III-erfaring. Et luftfartsforetagende med tidligere kategori II- eller III-erfaring kan opnå tilladelse i en kortere overgangsperiode efter indgivelse af ansøgning til myndigheden.
- g) Vedligeholdelse af kategori II-, kategori III- og LVTO-udstyr. Luftfartsforetagendet skal i samarbejde med producenten udarbejde vedligeholdelsesinstruktioner for styresystemerne om bord, og disse skal være indeholdt i luftfartsforetagendets flyvemaskinevedligeholdelsesprogram som foreskrevet i OPS 1.910, som skal godkendes af myndigheden.
- h) Egnede flyvepladser og baner
- 1) Hver kombination af flyvemaskintype/udstyr om bord/bane skal forud for påbegyndelse af kategori III-operationer efterprøves i form af gennemførelse med positivt resultat af mindst én indflyvning og landing under kategori II- eller bedre forhold.
 - 2) For baner med ujævn terræn inden tærskelen eller andre forudseelige eller kendte mangler, skal hver kombination af flyvemaskintype/udstyr om bord/bane forud for påbegyndelse af kategori II- eller kategori III-operationer efterprøves i form af operationer under kategori I- eller bedre forhold.

- 3) Hvis luftfartsforetagendet har forskellige varianter af samme luftfartøjstype, som anvender samme grundlæggende flyvestyre- og visningssystemer eller forskellige grundlæggende flyvestyre- og visningssystemer på samme luftfartøjstype, skal luftfartsforetagendet påvise, at de forskellige varianter har en tilfredsstillende ydeevne, men det er dog ikke nødvendigt, at luftfartsforetagendet udfører en fuldstændig operationel demonstration for hver kombination af variant/bane.
- 4) Luftfartsforetagender, der anvender samme kombination af flyvemaskinetype/variant og udstyr om bord og samme procedurer, kan udnytte hinandens erfaringer og registreringer i forbindelse med overholdelse af dette afsnit.

Bilag 1 til OPS 1.450

Operationer i dårlig sigtbarhed — Træning og kvalifikationer

- a) Generelt: Luftfartsforetagendet skal sikre, at programmerne for træning af flyvebesætningsmedlemmer i flyvninger i dårlig sigtbarhed omfatter strukturerede teori-, flyvesimulator- og/eller flyvetræningskurser. Luftfartsforetagendet kan afkorte kursets indhold som foreskrevet i nedenstående underpunkt 2) og 3), dersom indholdet af det afkortede kursus kan accepteres af myndigheden.
 - 1) Flyvebesætningsmedlemmer uden kategori II- eller kategori III-erfaring skal gennemføre det fulde træningsprogram, som er foreskrevet i nedenstående underpunkt b), c) og d).
 - 2) Flyvebesætningsmedlemmer med kategori II- eller kategori III-erfaring fra et andet luftfartsforetagende kan gennemføre et afkortet kursus i træning på jorden.
 - 3) Flyvebesætningsmedlemmer med kategori II- eller kategori III-erfaring fra luftfartsforetagendet kan gennemføre et afkortet teori-, flyvesimulator- og/eller flyvetræningskursus. Det afkortede kursus skal som minimum opfylde de krav, der er fastsat i underpunkt d)1), d)2)i) eller d)2)ii), alt efter hvad der er relevant, og i d)3)i).
- b) Træning på jorden. Luftfartsforetagendet skal sikre, at grundkurset i træning på jorden for flyvning i dårlig sigtbarhed som minimum omfatter
 - 1) karakteristika for og begrænsninger i ILS og/eller MLS
 - 2) de visuelle hjælpemidlers karakteristika
 - 3) karakteristika ved tåge
 - 4) det specifikke luftbårne systems operationelle muligheder og begrænsninger
 - 5) virkningerne af nedbør, overisning, vindvariation ved lav højde og turbulens
 - 6) virkningen af specifikke funktionsfejl ved flyvemaskinen
 - 7) anvendelse af RVR-vurderingssystemerne og disses begrænsninger
 - 8) principperne i kravene til hindringsfrihed
 - 9) genkendelse af fejl i jordudstyret og de foranstaltninger, som i dette tilfælde skal iværksættes
 - 10) de procedurer og forholdsregler, som skal følges med hensyn til overfladebevægelse under operationer, når RVR er 400 m eller derunder, samt eventuelle yderligere procedurer, der kræves ved start under forhold på under 150 m (200 m for kategori D-flyvemaskiner)
 - 11) betydningen af beslutningshøjder, som bygger på radiohøjdemålere, og terrænprofilens indvirkning i indflyvningsområdet på radiohøjdemålerens data og på de automatiske indflyvnings-/landingssystemer
 - 12) vigtigheden og betydningen af beredskabshøjden, hvis en sådan er gældende, og de foranstaltninger, der skal iværksættes ved en given fejl over og under beredskabshøjden
 - 13) kvalifikationskravene til piloter for at opnå og opretholde godkendelse til at udføre start i dårlig sigtbarhed og kategori II- eller III-operationer og
 - 14) betydningen af korrekt siddestilling og øjenhøjde.

c) Flyvesimulatortræning og/eller flyvetræning

- 1) Luftfartsforetagendet skal sikre, at flyvesimulatortræningen og/eller flyvetræningen med henblik på flyvning i dårlig sigtbarhed omfatter
 - i) kontrol af, at udstyret fungerer tilfredsstillende både på jorden og under flyvning
 - ii) virkningen for minima som følge af ændringer i jordinstallationernes tilstand
 - iii) overvågning af automatiske flyvestyresystemer og af tilstandsmeldesystemer for autolandingssystemer med vægt på de foranstaltninger, der skal træffes i tilfælde af fejl i disse systemer
 - iv) de foranstaltninger, som skal træffes i tilfælde af fejl i f.eks. motorer, elektriske systemer, hydraulik eller flyvestyresystemer
 - v) virkningen af kendte funktionssvigt og anvendelse af lister over minimumsudstyr
 - vi) de operationelle begrænsninger som følge af luftdygtigheds certificering
 - vii) vejledning i de visuelle referencer, som kræves ved beslutningshøjde, og information om maksimal tilladt afvigelse fra glidebane eller localiser og
 - viii) vigtigheden og betydningen af beredskabshøjden, hvis en sådan er gældende, og de foranstaltninger, der skal iværksættes ved en given fejl over og under beredskabshøjden.
- 2) Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert flyvebesætningsmedlem trænes i at udføre sine opgaver og instrueres i den koordinering, som kræves med andre besætningsmedlemmer. Der bør gøres størst mulig brug af flyvesimulatorer.
- 3) Træningen skal opdeles i faser, som dækker normal operation uden fejl i flyvemaskine eller udstyr, men som omfatter alle de vejrforhold, der kan opstå, og udførlige scenarier for flyvemaskine- og udstyrsfejl, som kan påvirke kategori II- eller III-operationer. Hvis flyvemaskinens system indebærer anvendelse af hybridsystemer eller andre specialsystemer (såsom head-up displays eller synsforstærkende udstyr), skal flyvebesætningsmedlemmerne øves i anvendelsen af disse systemer i normal og unormal tilstand i træningens flyvesimulatorfase.
- 4) Der skal indøves uarbejdsdygtighedsprocedurer, som er relevante for start i dårlig sigtbarhed og kategori II- og III-operationer.
- 5) For flyvemaskiner med en ikke-typespecifik flyvesimulator skal luftfartsforetagendet sikre, at den flyvetræningsfase, der er specifik for de visuelle scenarier af kategori II-operationer, udføres i en særlig godkendt flyvesimulator. Denne træning skal omfatte mindst 4 indflyvninger. Træning og procedurer, som er typespecifikke, skal øves i flyvemaskinen.
- 6) Den grundlæggende kategori II- og III-træning skal mindst omfatte følgende øvelser:
 - i) indflyvning ved anvendelse af de relevante flyvestyresystemer, autopiloter og styresystemer, der er installeret i flyvemaskinen, ned til den relevante beslutningshøjde og inklusive overgangen til visuel flyvning og landing
 - ii) indflyvning med alle motorer i drift ved anvendelse af de relevante flyvestyresystemer, autopiloter og styresystemer, der er installeret i flyvemaskinen, ned til den relevante beslutningshøjde efterfulgt af afbrudt indflyvning, alt uden ekstern visuel reference
 - iii) indflyvninger ved anvendelse af automatiske flyvesystemer, hvor dette er relevant, for at opnå automatisk flare, landing og rulning og
 - iv) normal betjening af det gældende system både med og uden opnåelse af visuelle referencer ved beslutningshøjde.

- 7) Træningens efterfølgende faser skal mindst omfatte
- i) indflyvninger med motorfejl på forskellige trin af indflyvningen
 - ii) indflyvninger med fejl i kritisk udstyr (f.eks. elektriske systemer, automatiske flyvesystemer, jord- og/eller luftbårne ILS/MLS-systemer og statusmonitorer)
 - iii) indflyvninger, hvor fejl i det automatiske flyveudstyr ved lav højde kræver enten
 - A) tilbagevenden til manuel flyvning for at styre flare, landing og rulning eller afbrudt indflyvning eller
 - B) tilbagevenden til manuel flyvning eller en nedgraderet automatisk tilstand for at styre afbrudte indflyvninger fra, ved eller under beslutningshøjde inklusive dem, der måtte resultere i landing på banen
 - iv) fejl i systemerne, som vil resultere i for stor afvigelse fra localiser og/eller glidevinkel både over og under beslutningshøjden under de visuelle mindsteforhold, der er godkendt for operationen. Endvidere skal overgangen til manuel landing indøves, hvis et head-up display udgør en nedgraderet modus for det automatiske system, eller hvis head-up displayet udgør den eneste flare-modus, og
 - v) fejl og procedurer, der er specifikke for den pågældende flyvemaskintype eller -variant.
- 8) Træningsprogrammet skal give øvelse i at håndtere fejl, som kræver tilbagevenden til højere minima.
- 9) Træningsprogrammet skal omfatte betjening af flyvemaskinen, hvis fejlen under en fejlpassiv kategori III-indflyvning er årsag til, at autopiloten frakobles ved eller under beslutningshøjde, når den sidst rapporterede RVR er 300 m eller mindre.
- 10) Hvis der udføres start ved en RVR på 400 m og derunder, skal der iværksættes træning, som dækker systemfejl og motorfejl, der medfører såvel fortsættelser af starter som afbrydelser af starter.
- d) Krav til omskoling i udførelse af start i dårlig sigtbarhed og kategori II- og III-operationer. Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert flyvebesætningsmedlem fuldfører følgende træning i procedurer i dårlig sigtbarhed, hvis der omregnes til en ny type eller variant af en flyvemaskine, hvor der vil blive udført start i dårlig sigtbarhed og kategori II- og III-operationer. Kravene til flyvebesætningsmedlemmernes erfaring og gennemførelse af et afkortet kursus er beskrevet i underpunkt a)2) og a)3) ovenfor:
- 1) Træning på jorden. De relevante krav, som er foreskrevet i ovenstående underpunkt b), under hensyn til det pågældende flyvebesætningsmedlems kategori II- og kategori III-træning og -erfaring.
 - 2) Flyvesimulatortræning og/eller flyvetræning
 - i) Mindst 8 indflyvninger og/eller landinger i en flyvesimulator.
 - ii) Såfremt der ikke er en flyvesimulator til rådighed, der repræsenterer den specifikke flyvemaskine, kræves der mindst 3 indflyvninger i flyvemaskinen, herunder mindst 1 cirkling.
 - iii) Relevant yderligere træning, såfremt der kræves specialudstyr såsom head-up displays eller synsforstærkende udstyr.
 - 3) Flyvebesætningens kvalifikationer. Kravene til flyvebesætningens kvalifikationer er specifikke for luftfartsforetagendet og for den type flyvemaskine, der opereres.
 - i) Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert flyvebesætningsmedlem fuldfører en kontrol forud for udførelsen af kategori II- eller III-operationer.
 - ii) Den i underpunkt i) ovenfor foreskrevne kontrol kan erstattes af en velgennemført flyvesimulatortræning og/eller flyvetræning som foreskrevet i underpunkt d)2) ovenfor.

- 4) Linjeflyvning under overvågning. Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert flyvebesætningsmedlem gennemfører følgende linjeflyvning under overvågning:
- i) for kategori II, når der kræves manuel landing, mindst 3 landinger fra frakoblingen af autopiloten
 - ii) for kategori III mindst 3 automatiske landinger, dog kræves der kun 1 automatisk landing, når den i ovenstående underpunkt d) 2) krævede træning er gennemført i en flyvesimulator, der kan anvendes til nul-flyvetidsomsko-ling.
- e) Type- og luftfartøjscheferfaring. Forud for påbegyndelse af kategori II-/III-operationer gælder følgende yderligere krav for luftfartøjschefer eller piloter, til hvem udførelsen af flyvningen er uddelegeret, og for hvem flyvemaskinetypen er ny:
- 1) 50 timer eller 20 sektorer på den pågældende type inklusive linjeflyvning under overvågning, og
 - 2) der skal lægges 100 m til de gældende RVR-minima for kategori II eller kategori III, medmindre den pågældende tidligere er blevet kvalificeret til kategori II- eller III-operationer hos et luftfartsforetagende, indtil der på den pågæl-dende type er opnået i alt 100 timer eller 40 sektorer inklusive linjeflyvning under overvågning.
 - 3) Myndigheden kan tillade en nedsættelse af ovennævnte krav til luftfartøjscheferfaring for flyvebesætningsmed-lemmer, som har kategori II- eller kategori III-luftfartøjscheferfaring.
- f) Start i dårlig sigtbarhed med en RVR på under 150/200 m
- 1) Luftfartsforetagendet skal sikre, at der gennemføres følgende træning, inden der gives tilladelse til at udføre start med en RVR på under 150 m (under 200 m for flyvemaskiner i kategori D):
 - i) normal start under godkendte RVR-minima
 - ii) start under godkendte RVR-minima med en motor ude af drift mellem V1 og V2, eller så snart sikkerhedshen-synene tillader det, og
 - iii) start under godkendte RVR-minima med en motor ude af drift før V1, som resulterer i en startafbrydelse.
 - 2) Luftfartsforetagendet skal sikre, at den træning, som kræves ifølge ovenstående underpunkt 1), gennemføres i en flyvesimulator. Denne træning skal omfatte anvendelse af eventuelle specialprocedurer og -udstyr. Hvis der ikke forefindes en flyvesimulator, der repræsenterer den specifikke flyvemaskine, kan myndigheden godkende, at denne træning finder sted i en flyvemaskine uden kravet om RVR-minima (se bilag 1 til OPS 1.965).
 - 3) Luftfartsforetagendet skal sikre, at et flyvebesætningsmedlem har gennemført en prøve, før den pågældende udfører start i dårlig sigtbarhed med en RVR på under 150 m (under 200 m for flyvemaskiner i kategori D), hvis dette er relevant. Prøven kan kun erstattes af en vellykket gennemførelse af den flyvesimulatortræning og/eller flyvetræning, som foreskrives i underpunkt f) 1), ved omskoling til en flyvemaskinetype.
- g) Periodisk træning og kontrol — Operationer i dårlig sigtbarhed
- 1) Luftfartsforetagendet skal sikre, at pilotens viden og evne til at udføre de opgaver, der er forbundet med den bestemte operationskategori, hvortil den pågældende er godkendt, afprøves i forbindelse med den normale perio-diske træning og luftfartsforetagendets afprøvning af duelighed. Det krævede antal indflyvninger inden for den gyldighedsperiode, som luftfartsforetagendets duelighedscheck har (som angivet i OPS 1.965 b)), skal være mindst 3, hvoraf 1 kan erstattes af en indflyvning og landing i flyvemaskinen ved anvendelse af godkendte kategori II- og III-procedurer. Der skal flyves én afbrudt indflyvning under udførelsen af luftfartsforetagendets duelighedscheck. Hvis luftfartsforetagendet er godkendt til at udføre start med en RVR på under 150/200 m, skal der under udfø-relsen af luftfartsforetagendets duelighedscheck flyves mindst én LVTO med de laveste gældende minima.

- 2) Ved kategori III-operationer skal luftfartsforetagendet anvende en flyvesimulator.
- 3) Luftfartsforetagendet skal sikre, at der ved kategori III-operationer på flyvemaskiner med et fejlpasivt flyvestyresystem fuldføres en afbrudt indflyvning mindst én gang i perioden, hvor luftfartsforetagendet udfører 3 på hinanden følgende duelighedscheck, som følge af en fejl i autopiloten ved eller under beslutningshøjde, hvor den sidst rapporterede RVR var 300 m eller derunder.
- 4) Myndigheden kan tillade periodisk træning og check i kategori II- og LVTO-operationer i en flyvemaskine, hvis der ikke er en flyvesimulator til rådighed, som repræsenterer den specifikke flyvemaskine eller et acceptabelt alternativ.

Note: Aktualiteten af LVTO og kategori II/III på grundlag af automatiske indflyvninger og/ eller automatiske landinger opretholdes via periodisk træning og check som foreskrevet i dette punkt.

Bilag 1 til OPS 1.455

Operationer i dårlig sigtbarhed — Operationelle procedurer

a) Generelt. Operationer i dårlig sigtbarhed omfatter

- 1) manuel start (med eller uden elektroniske styresystemer)
- 2) autokoblet indflyvning til under DH med manuel flare, landing og rulning
- 3) autokoblet indflyvning efterfulgt af automatisk flare, automatisk landing og manuel rulning og
- 4) autokoblet indflyvning efterfulgt af automatisk flare, automatisk landing og automatisk rulning, hvor den gældende RVR er under 400 m.

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

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

b) Procedurer og operationelle instruktioner

- 1) Procedureernes og de givne instruktioners præcise art og omfang afhænger af det anvendte luftbårne udstyr og af de cockpitprocedurer, der følges. Luftfartsforetagendet skal i driftshåndbogen klart definere flyvebesætningsmedlemmernes opgaver under start, indflyvning, flare, rulning og afbrudt indflyvning. Der skal lægges særlig vægt på flyvebesætningens ansvar under overgang fra ikke-visuelle forhold til visuelle forhold og på de procedurer, der skal anvendes ved forringet sigtbarhed, eller hvis der opstår fejl. Der skal lægges særlig vægt på fordelingen af cockpitopgaver for at sikre, at arbejdsbyrden for den pilot, der træffer beslutningen om at lande eller udføre en afbrudt indflyvning, gør det muligt for vedkommende helt at samle sin opmærksomhed på overvågning og beslutningstagning.
- 2) Luftfartsforetagendet skal udførligt beskrive de operationelle procedurer og instruktioner i driftshåndbogen. Instruktionerne skal være forenelige med de begrænsninger og obligatoriske procedurer, som er indeholdt i flyvehåndbogen, og skal især dække følgende emner:
 - i) afprøvning af, at flyvemaskinens udstyr fungerer tilfredsstillende, både før afgang og under flyvning
 - ii) virkningen for minima som følge af ændringer i jordinstallationernes og det luftbårne udstyrs tilstand
 - iii) procedurer for start, indflyvning, flare, landing, rulning og afbrudt indflyvning
 - iv) de procedurer, som skal følges i tilfælde af fejl, advarsler og andre ikke-normale situationer
 - v) den krævede visuelle minimumsreference
 - vi) betydningen af korrekt siddestilling og øjenhøjde
 - vii) foranstaltninger, som kan blive nødvendige som følge af en forringelse af den visuelle reference

- viii) fordelingen af besætningens opgaver ved gennemførelse af procedurerne ifølge underpunkt i) til iv) og vi) ovenfor for at gøre det muligt for luftfartøjschefen at samle sin opmærksomhed på især overvågning og beslutningstagning
- ix) kravet om, at alle højdekald under 200 ft skal bygge på radiohøjdemåleren, og om, at én pilot fortsat skal overvåge flyvemaskinens instrumenter, indtil landingen er fuldført
- x) kravet om, at det localiser-følsomme område skal beskyttes
- xi) brugen af oplysninger om vindhastighed, vindvariation, turbulens, kontaminering af banen og brugen af flere RVR-vurderinger
- xii) de procedurer, der skal følges ved øvelsesindflyvninger og -landinger på baner, hvor de fuldstændige procedurer for kategori II- eller kategori III-flyvepladser ikke er gældende
- xiii) de operationelle begrænsninger som følge af luftdygtighedscertificering og
- xiv) oplysninger om den maksimalt tilladte afvigelse fra ILS-glidebanen og/eller localiseren.

Bilag 1 til OPS 1.465

Minimumssigtbarhed ved VFR-operationer

Bilag 1 til OPS 1.465

Minimumssigtbarhed ved VFR-operationer

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

Note 1: VMC-minima for klasse A-luftrum er indsat som vejledning, men betyder ikke accept af VFR-flyvninger i klasse A-luftrum.

Note 2: Når overgangshøjdeniveauet er under 3 050 m (10 000 ft) AMSL, skal FL 100 anvendes i stedet for 10 000 ft.

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

SUBPART F

PRÆSTATION GENERELT

OPS 1.470

Anvendelsesområde

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at flermotorede flyvemaskiner, som drives af turbopropmotorer, og som har en maksimal godkendt passagersædekfiguration på mere end 9 sæder eller en maksimal startmasse på over 5 700 kg, samt alle flermotorede flyvemaskiner med turbojetmotorer opereres i overensstemmelse med subpart G (præstationsklasse A).
- b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at propeldrevne flyvemaskiner med en maksimal godkendt passagersædekfiguration på 9 eller færre sæder og en maksimal startmasse på 5 700 kg eller derunder, opereres i overensstemmelse med subpart H (præstationsklasse B).

- c) Luftfartsforetagendet skal sikre, at flyvemaskiner, som drives af stempelmotorer, og som har en maksimal godkendt passagersædekfiguration på flere end 9 sæder eller en maksimal startmasse på over 5 700 kg, opereres i overensstemmelse med subpart I (præstationsklasse C).
- d) I tilfælde, hvor der ikke kan påvises fuld overensstemmelse med kravene i den relevante subpart som følge af særlige konstruktionsmæssige egenskaber (f.eks. overlydsfly eller vandflyvemaskiner), skal luftfartsforetagendet anvende godkendte præstationsnormer, som sikrer et sikkerhedsniveau, der svarer til det niveau, som er angivet i den relevante subpart.

OPS 1.475

Generelt

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at flyvemaskinens masse
- 1) ved startens begyndelse eller i tilfælde af genplanlægning under flyvningen
 - 2) på det sted, hvorfra den reviderede operationelle flyveplan er gældende, ikke er større end den masse, ved hvilken kravene i den relevante subpart kan overholdes, for den flyvning, der skal udføres, under hensyn til de forventede reduktioner af massen under flyveforløbet og til den brændstofudtømmning under flyvning, som kan finde sted ifølge det herfor gældende krav.
- b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at de godkendte præstationsdata, som er indeholdt i flyvehåndbogen, anvendes til at afgøre, om kravene i den relevante subpart er overholdt, om nødvendigt suppleret med andre data, som kan accepteres af myndigheden som foreskrevet i den pågældende subpart. Ved anvendelse af de faktorer, som er foreskrevet i den relevante subpart, kan der tages hensyn til eventuelle operationelle faktorer, som allerede indgår i flyvehåndbogens præstationsdata, for at undgå dobbelt anvendelse af faktorer.
- c) Ved opfyldelse af kravene i den relevante subpart skal der tages behørigt hensyn til flyvemaskinens konfiguration, miljøforhold og betjening af systemer, som indvirker negativt på præstationen.
- d) I præstationshenseende kan en fugtig bane, som ikke er en græsbane, betragtes som tør.
- e) Luftfartsforetagendet skal tage hensyn til navigationskortenes nøjagtighed, når det vurderer, om startkravene i den relevante subpart er opfyldt.

OPS 1.480

Terminologi

- a) Ved nedenstående udtryk, som anvendes i subpart F, G, H, I og J, forstås følgende:
- 1) Acceleration-stop distance til rådighed (ASDA). Længden af det disponible startløb plus stopvejens længde, hvis den relevante myndighed har angivet, at en sådan stopvej er til rådighed, og den er i stand til at bære flyvemaskinens masse under de gældende operationelle forhold.
 - 2) Kontamineret bane. En bane anses for at være kontamineret, når mere end 25 % af banens overflade (uanset om det drejer sig om afgrænsede områder eller ej) inden for den længde og bredde, som kræves, er dækket af følgende:
 - i) overfladevand, som er mere end 3 mm (0,125 in) dybt, eller sjap eller løs sne, som svarer til mere end 3 mm (0,125 in) vand
 - ii) sne, der er sammenpresset til en fast masse, som er modstandsdygtig over for yderligere komprimering, og som vil hænge sammen eller brydes i klumper, hvis den samles op (sammenpresset sne), eller
 - iii) is, herunder våd is.
 - 3) Fugtig bane. En bane betragtes som fugtig, hvis overfladen ikke er tør, og hvis fugten på banen ikke giver den et skinnende udseende.
 - 4) Tør bane. En tør bane er en bane, som hverken er våd eller kontamineret, og omfatter baner, som er specielt konstrueret med riller eller porøs belægning, og som vedligeholdes på en sådan måde, at banen sikrer en »effektivt tør« bremsning, også når der er fugt til stede.

- 5) Landingsdistance til rådighed (LDA). Længden af den bane, som den relevante myndighed har angivet er til rådighed, og som er egnet til løbet på jorden for en landende flyvemaskine.
 - 6) Maksimal godkendt passagersædekfiguration. Den maksimale passagersædekapacitet i den enkelte flyvemaskine, som anvendes af luftfartsforetagendet, eksklusive pilotsæder eller cockpitsæder og sæder til kabinebesætning, afhængigt af hvad der er relevant, som er godkendt af myndigheden, og som er angivet i flyvehåndbogen.
 - 7) Startdistance til rådighed (TODA). Længden af det startløb, der er til rådighed, plus længden af den clearway, der er til rådighed.
 - 8) Startmasse. Ved flyvemaskinens startmasse forstås dens masse inklusive alt materiel og samtlige personer, som befordres ved påbegyndelsen af startløbet.
 - 9) Startløb til rådighed (TORA). Længden af den bane, som vedkommende myndighed har angivet er til rådighed, og som er egnet til løbet på jorden for en startende flyvemaskine.
 - 10) Våd bane. En bane anses for at være våd, hvis banens overflade er dækket af vand eller lignende, når mængden heraf er mindre end angivet i ovenstående underpunkt a)2), eller når fugt på banen får denne til fremstå reflekterende, men uden at have væsentlige områder med stående vand.
- b) Betydningen af udtrykkene »acceleration-stop distance«, »startdistance«, »startløb«, »nettostartflyvevej«, »nettoflyvevej under flyvning med en motor ude af drift« og »nettoflyvevej under flyvning med to motorer ude af drift« defineres for den pågældende flyvemaskine i de luftdygtighedskrav, hvorunder flyvemaskinen er certificeret, eller som angivet af myndigheden, hvis myndigheden er af den opfattelse, at den pågældende definition er utilstrækkelig til at udvise overholdelse af de operationelle præstationsbegrænsninger.

SUBPART G

PRÆSTATIONSKLASSE A

OPS 1.485

Generelt

- a) Luftfartsforetagendet skal for at fastslå, at kravene i denne subpart er overholdt, sikre, at de godkendte præstationsdata i flyvehåndbogen om nødvendigt suppleres med andre data, som kan godkendes af myndigheden, hvis de godkendte præstationsdata i flyvehåndbogen er utilstrækkelige med hensyn til elementer såsom
 - 1) redegørelse for ugunstige operationelle forhold, som med rimelighed kan forventes, f.eks. som start og landing på kontaminerede baner og
 - 2) hensyntagen til motorfejl i alle faser af flyvningen.
- b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at der i tilfælde af våde og kontaminerede baner anvendes præstationsdata, som er fastsat i overensstemmelse med gældende krav vedrørende certificering af store flyvemaskiner, eller tilsvarende som kan godkendes af myndigheden.

OPS 1.490

Start

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at startmassen ikke overstiger den maksimale startmasse, der er angivet i flyvehåndbogen for trykhøjden og den omgivende temperatur på den flyveplads, hvorfra starten skal udføres.
- b) Luftfartsforetagendet skal overholde følgende krav ved fastsættelse af den maksimalt tilladte startmasse:
 - 1) acceleration-stop distancen må ikke være større end den acceleration-stop distance, der er til rådighed
 - 2) startdistancen må ikke være større end den startdistance, der er til rådighed, og clearway-distancen må ikke være større end halvdelen af det startløb, der er til rådighed
 - 3) startløbet må ikke være større end det startløb, der er til rådighed

- 4) overholdelsen af dette punkt skal påvises ved at anvende en enkelt værdi for V1 for den afbrudte og fortsatte start, og
 - 5) på en våd eller kontamineret bane må startmassen ikke være større end den startmasse, der er tilladt for start på en tør bane under de samme forhold.
- c) Luftfartsforetagendet skal ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt b) tage følgende i betragtning:
- 1) flyvepladsens trykhøjde
 - 2) den omgivende temperatur på flyvepladsen
 - 3) banens overfladetilstand og -type
 - 4) banens hældning i startretningen
 - 5) ikke over 50 % af den rapporterede modvindskomponent eller ikke under 150 % af den rapporterede medvindskomponent, og
 - 6) det eventuelle tab af banelængde som følge af opretning af flyvemaskinen inden start.

OPS 1.495

Hindringsfrihed ved start

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at nettostartflyvevejen er fri af alle hindringer med en vertikal distance på mindst 35 ft eller med en horisontal distance på mindst 90 m plus $0,125 \times D$, hvor D er den horisontale distance, som flyvemaskinen har tilbagelagt fra slutningen af den startdistance, der er til rådighed, eller fra slutningen af startdistancen, hvis der er planlagt en drejning før afslutningen af den startdistance, der er til rådighed. For flyvemaskiner med et vingefang på under 60 m kan der anvendes en horisontal hindringsfrihed på halvdelen af flyvemaskinens vingefang plus 60 m plus $0,125 \times D$.
- b) Luftfartsforetagendet skal ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a) tage følgende i betragtning:
- 1) flyvemaskinens masse ved påbegyndelsen af startløbet
 - 2) flyvepladsens trykhøjde
 - 3) den omgivende temperatur på flyvepladsen og
 - 4) ikke over 50 % af den rapporterede modvindskomponent eller ikke under 150 % af den rapporterede medvindskomponent.
- c) Ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a) gælder følgende:
- 1) ændring af beholden kurs er ikke tilladt før det punkt, hvor nettoflyvevejen har nået en højde, der er lig med halvdelen af vingefanget, men ikke mindre end 50 ft over niveauet for afslutningen af det startløb, der er til rådighed. Derefter antages det op til en højde på 400 ft, at flyvemaskinen ikke krænges mere end 15°. Over en højde på 400 ft kan der planlægges anvendt krægningsvinkler, som er større end 15°, men ikke over 25°.
 - 2) enhver del af den nettoflyvevej, hvori flyvemaskinen krænges mere end 15°, skal være fri for alle hindringer inden for de horisontale distancer, der er angivet i underpunkt a), d) og e) i dette punkt, med en vertikal distance på mindst 50 ft, og
 - 3) luftfartsforetagendet skal gøre brug af særlige procedurer, som kræver myndighedens godkendelse, for at anvende større krægningsvinkler, som dog ikke må være større end 20° mellem 200 ft og 400 ft eller ikke større end 30° over 400 ft (se bilag 1 til OPS 1.495 c)3)),
 - 4) der skal tages tilstrækkeligt hensyn til krægningsvinklens virkning på flyvehastigheder og flyvevej inklusive de distanceforøgelse, der følger af øgede flyvehastigheder.

- d) Ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a) behøver luftfartsforetagendet i de tilfælde, hvor den planlagte flyvevej ikke kræver ændringer af beholden kurs på mere end 15°, ikke at tage hensyn til hindringer, som har en lateral afstand på mere end
- 1) 300 m, hvis piloten er i stand til at opretholde den krævede navigationsnøjagtighed gennem det område, hvor planet for hindringsfrihed skal være beregnet, eller
 - 2) 600 m for flyvninger under alle andre forhold.
- e) Ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a) behøver luftfartsforetagendet i de tilfælde, hvor den planlagte flyvevej kræver ændringer af beholden kurs på mere end 15°, ikke at tage hensyn til de hindringer, som har en lateral afstand på mere end
- 1) 600 m, hvis piloten er i stand til at opretholde den krævede navigationsnøjagtighed gennem det område, hvor planet for hindringsfrihed skal være beregnet, eller
 - 2) 900 m for flyvninger under alle andre forhold.
- f) Luftfartsforetagendet skal udarbejde beredskabsprocedurer for at opfylde kravene i OPS 1.495 og for at sikre en sikker rute, hvor hindringer undgås, samt for at gøre det muligt for flyvemaskinen enten at overholde en-route-kravene i OPS 1.500 eller at lande enten på afgangsflyvepladsen eller på en alternativ startflyveplads.

OPS 1.500

En-route — En motor ude af drift

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at de data for en-route-nettoflyvevejen med en motor ude af drift, som er angivet i flyvehåndbogen for de vejrforhold, der forventes under flyvningen, overholder enten underpunkt b) eller c) på alle punkter langs ruten. Nettoflyvevejen skal have en positiv gradient ved 1 500 ft over den flyveplads, hvor landingen antages at finde sted efter motorfejl. Under vejrforhold, som kræver brug af afisningssystemer, skal der tages hensyn til den virkning, som brugen af disse har på nettoflyvevejen.
- b) Nettoflyvevejens gradient skal være positiv ved mindst 1 000 ft over alt terræn og alle forhindringer langs ruten inden for 9,3 km (5 nm) på hver side af den planlagte beholdne kurs.
- c) Nettoflyvevejen skal tillade, at flyvemaskinen kan fortsætte flyvningen fra marchhøjden til en flyveplads, hvor der kan udføres en landing i overensstemmelse med OPS 1.515 eller 1.520, afhængigt af hvad der er relevant, idet nettoflyvevejen vertikalt skal gå fri af alt terræn og alle hindringer langs ruten med mindst 2 000 ft inden for 9,3 km (5 nm) på begge sider af den planlagte beholdne kurs i overensstemmelse med nedenstående underpunkt 1) til 4):
- 1) motoren antages at svigte på det mest kritiske punkt langs ruten
 - 2) vindens indvirkning på flyvevejen tages i betragtning
 - 3) brændstofdutømning under flyvning er tilladt, hvis det sker i overensstemmelse med kravet om at nå frem til flyvepladsen med de krævede brændstofreserver, og såfremt der anvendes en sikker procedure, og
 - 4) den flyveplads, hvor flyvemaskinen antages at lande efter motorfejl, skal opfylde følgende kriterier:
 - i) præstationskravene for den forventede landingsmasse skal opfyldes, og
 - ii) vejrrapporter eller -udsigter eller en eventuel kombination heraf samt rapporter om flyvepladsforhold skal indikere, at der kan fuldføres en sikker landing på det beregnede landingstidspunkt.
- d) luftfartsforetagendet skal ved påvisning af overholdelse af OPS 1.500 øge breddemargenerne i ovenstående underpunkt b) og c) til 18,5 km (10 nm), såfremt navigationsnøjagtigheden ikke overholder dækningsgraden på 95 %.

OPS 1.505

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

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at en flyvemaskine med tre eller flere motorer aldrig på noget punkt langs den planlagte beholdne kurs er længere væk end 90 minutter — beregnet ved langdistancemarchfart med alle motorer i drift ved standardtemperatur i vindstille — fra en flyveplads, hvor de præstationskrav, som finder anvendelse på den forventede landingsmasse, kan opfyldes, medmindre det er i overensstemmelse med nedenstående underpunkt b) til f).
- b) Dataene for nettoflyvevejen under flyvning med to motorer ude af drift skal tillade flyvemaskinen at fortsætte flyvningen under de forventede vejrforhold fra det punkt, hvor to motorer antages at svigte samtidigt, til en flyveplads, hvor det er muligt at lande og standse fuldstændigt ved anvendelse af den foreskrevne procedure for en landing med to motorer ude af drift. Nettoflyvevejen skal vertikalt gå fri af alt terræn og alle forhindringer langs ruten med mindst 2 000 ft inden for 9,3 km (5 nm) på hver side af den planlagte beholdne kurs. Ved højder og under vejrforhold, som kræver brug af afisningssystemer, skal der tages hensyn til den virkning, som brugen af disse har på nettoflyvevejdane. Hvis navigationsnøjagtigheden ikke overholder dækningsgraden på 95 %, skal luftfartsforetagendet øge den ovenfor anførte breddemargen til 18,5 km (10 nm).
- c) De to motorer antages at svigte på det mest kritiske punkt af den del af ruten, hvor flyvemaskinen — beregnet ved langdistancemarchfart med alle motorer i drift ved standardtemperatur i vindstille — er mere end 90 minutter fra en flyveplads, hvor de præstationskrav, som finder anvendelse på den forventede landingsmasse, kan opfyldes.
- d) Nettoflyvevejen skal have en positiv gradient ved 1 500 ft over den flyveplads, hvor landingen antages at blive udført, efter at to motorer har svigtet.
- e) Brændstofudtømning under flyvning er tilladt, hvis det sker i overensstemmelse med kravet om at nå frem til flyvepladsen med de krævede brændstofreserver, og såfremt der anvendes en sikker procedure.
- f) Flyvemaskinens forventede masse på det tidspunkt, hvor de to motorer antages at svigte, må ikke være lavere end den masse, der ville omfatte tilstrækkeligt brændstof til at fortsætte til en flyveplads, hvor landingen antages udført, og til at ankomme til den pågældende flyveplads i mindst 1500 ft direkte over landingsområdet og derefter til at flyve i niveau i 15 minutter.

OPS 1.510

Landing — Ankomstflyvepladser og alternative flyvepladser

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at den landingsmasse, der er fastsat for flyvemaskinen i henhold til OPS 1.475 a), ikke overstiger den maksimale landingsmasse, som er angivet for den højde og omgivende temperatur, der forventes på det beregnede tidspunkt for landing på ankomstflyvepladsen og på den alternative flyveplads.
- b) Ved instrumentindflyvninger med en stigegradient ved afbrudt indflyvning på mere end 2,5 % skal luftfartsforetagendet verificere, at flyvemaskinens forventede landingsmasse tillader en afbrudt indflyvning med en stigegradient, der er lig med eller større end den gradient, der gælder med én motor ude af drift og med den hastighed og konfiguration, der anvendes ved afbrudt indflyvning (jf. gældende krav vedrørende certificering af større flyvemaskiner). Anvendelse af en alternativ metode skal godkendes af myndigheden.
- c) Ved instrumentindflyvninger med beslutningshøjder på under 200 ft skal luftfartsforetagendet verificere, at flyvemaskinens forventede landingsmasse tillader en stigegradient ved afbrudt indflyvning — med den kritiske motor ude af drift og med den hastighed og konfiguration, der anvendes ved cirkling — på mindst 2,5 % eller den publicerede gradient, afhængigt af hvilken der er størst (jf. CS AWO 243). Anvendelse af en alternativ metode skal godkendes af myndigheden.

OPS 1.515

Landing — Tørre baner

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at den landingsmasse, der er fastsat for flyvemaskinen i overensstemmelse med OPS 1.475 a), på det forventede tidspunkt for landing på ankomstflyvepladsen eller på en given alternativ flyveplads muliggør landing med fuldstændig standsning fra 50 ft over tærsklen
- 1) for flyvemaskiner med turbojetmotorer inden for 60 % af den landingsdistance, der er til rådighed
 - 2) for flyvemaskiner med turbopropmotorer inden for 70 % af den landingsdistance, der er til rådighed
 - 3) myndigheden kan for procedurer for stejl indflyvning godkende brug af landingsdistancedata, der er multipliceret i overensstemmelse med ovenstående underpunkt a)1) og a)2), afhængigt af hvad der er relevant, på grundlag af en screenhøjde på under 50 ft, men ikke under 35 ft (jf. bilag 1 til OPS 1.515 a)3))
 - 4) ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a)1) og a)2) kan myndigheden undtagelsesvist, hvis myndigheden finder det godtgjort, at der er et behov (se bilag 1), godkende brug af procedurer for kortbaneoperationer i overensstemmelse med bilag 1 og 2 sammen med eventuelle andre supplerende betingelser, som myndigheden finder nødvendige for at sikre et acceptabelt sikkerhedsniveau i det enkelte tilfælde.
- b) Luftfartsforetagendet skal ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a) tage følgende i betragtning:
- 1) flyvepladsens højde over havoverfladen
 - 2) ikke over 50 % af modvindskomponenten eller ikke under 150 % af medvindskomponenten og
 - 3) banens hældning i landingsretningen, hvis denne er større end ± 2 %.
- c) Det skal ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a) antages,
- 1) at flyvemaskinen vil lande på den gunstigste bane i vindstille, og
 - 2) at flyvemaskinen vil lande på den bane, der med størst sandsynlighed vil blive anvist i betragtning af den forventede vindhastighed og -retning og flyvemaskinens ground handling-egenskaber og i betragtning af diverse andre forhold såsom landingshjælpemidler og terræn.
- d) Hvis luftfartsforetagendet er ude af stand til at overholde ovenstående underpunkt c)1) for en ankomstflyveplads med en enkelt bane, hvor landingen afhænger af en bestemt vindkomponent, kan flyvemaskinen afsendes, hvis der angives 2 alternative flyvepladser, som muliggør fuld overholdelse af underpunkt a), b) og c). Luftfartøjschefen skal før påbegyndelse af indflyvning til landing på ankomstflyvepladsen sikre sig, at landingen kan udføres i fuld overensstemmelse med OPS 1.510 og underpunkt a) og b).
- e) Hvis luftfartsforetagendet er ude af stand til at overholde ovenstående underpunkt c)2) for ankomstflyvepladsen, kan flyvemaskinen afsendes, såfremt der angives en alternativ flyveplads, som muliggør fuld overholdelse af underpunkt a), b) og c).

OPS 1.520

Landing — Våde og kontaminerede baner

- a) Når de relevante vejrrapporter eller -udsigter eller en kombination heraf indicerer, at banen på det beregnede ankomst-tidspunkt kan være våd, skal luftfartsforetagendet sikre, at den landingsdistance, der er til rådighed, er mindst 115 % af den krævede landingsdistance, der er fastsat i overensstemmelse med OPS 1.515.
- b) Når de relevante vejrrapporter eller -udsigter eller en kombination heraf indicerer, at banen på det beregnede ankomst-tidspunkt kan være kontamineret, skal luftfartsforetagendet sikre, at den landingsdistance, der er til rådighed, er lig med mindst den landingsdistance, der er fastsat i overensstemmelse med ovenstående underpunkt a), eller mindst 115 % af den landingsdistance, der er fastsat i overensstemmelse med godkendte data for landingsdistancer på kontaminerede baner eller tilsvarende, der er godkendt af myndigheden, afhængigt af hvilken der er størst.

- c) Der kan anvendes en landingsdistance på en våd bane, som er kortere end den distance, der foreskrives i ovenstående underpunkt a), men ikke kortere end den distance, der foreskrives i OPS 1.515 a), såfremt flyvehåndbogen indeholder specifikke supplerende oplysninger om landingsdistancer på våde baner.
- d) Der kan på en særligt behandlet kontamineret bane anvendes en landingsdistance, som er kortere end den distance, der foreskrives i underpunkt b), men ikke kortere end den distance, som foreskrives i OPS 1.515 a), såfremt flyvehåndbogen indeholder specifikke supplerende oplysninger om landingsdistancer på kontaminerede baner.
- e) Ved påvisning af overholdelse af underpunkt b), c) og d) skal kriterierne i OPS 1.515 anvendes i overensstemmelse hermed, dog finder OPS 1.515 a) 1) og 2) ikke anvendelse på ovenstående underpunkt b).

Bilag 1 til OPS 1.495 c)3)

Godkendelse af øgede krængningsvinkler

- a) Ved anvendelse af øgede krængningsvinkler, som kræver særlig godkendelse, skal følgende kriterier opfyldes:
 - 1) Flyvehåndbogen skal indeholde godkendte data for den krævede øgning af flyvehastigheden samt data, der gør det muligt at konstruere flyvevejen under hensyn til de øgede krængningsvinkler og hastigheder.
 - 2) Der skal være visuelle referencer til rådighed af hensyn til navigationsnøjagtigheden.
 - 3) Der skal for hver bane angives vejrr minima og vindbegrænsninger, som skal godkendes af myndigheden.
 - 4) Træning i overensstemmelse med OPS 1.975.

Bilag 1 til OPS 1.515 a)3)

Procedurer for stejl indflyvning

- a) Myndigheden kan godkende, at der anvendes procedurer for stejl indflyvning, som benytter glidebanevinkler på 4,5° eller derover og screenhøjder på under 50 ft, men ikke under 35 ft, forudsat at følgende kriterier overholdes:
 - 1) flyvehåndbogen skal angive den maksimale godkendte glidebanevinkel, eventuelle andre begrænsninger, normale procedurer, unormale procedurer eller nødprocedurer for den stejle indflyvning samt ændringer i banelængdedataene, når kriterierne for stejl indflyvning anvendes
 - 2) på hver flyveplads, hvor der skal udføres procedurer for stejl indflyvning, skal der være et egnet glidebanereference-system, der som minimum omfatter et system til visuel visning af glidebanen, og
 - 3) der skal angives og godkendes vejrr minima for hver bane, som skal anvendes til en stejl indflyvning. Følgende skal tages i betragtning:
 - i) hindringsforholdene
 - ii) typen af glidebanereferencer og kursinformation for banen såsom visuelle hjælpesystemer, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB
 - iii) den minimale visuelle reference, der skal kræves ved DH og MDA
 - iv) luftbåret udstyr til rådighed
 - v) pilotens kvalifikationer og særlige kendskab til flyvepladsen
 - vi) flyvehåndbogens begrænsninger og procedurer og
 - vii) kriterier for afbrudt indflyvning.

Bilag 1 til OPS 1.515 a)4)

Korte landinger

- a) Den distance, der anvendes til beregning af den tilladte landingsmasse, kan med henblik på anvendelsen af OPS 1.515 a)4) bestå af den anvendelige længde af det erklærede sikre område plus den erklærede landingsdistance, der er til rådighed. Myndigheden kan godkende disse operationer i overensstemmelse med følgende kriterier:
- 1) Påvisning af behovet for korte landinger. Der skal foreligge en klar offentlig interesse i og operationel nødvendighed af operationen enten som følge af lufthavnens fjerne beliggenhed eller som følge af fysiske begrænsninger i forbindelse med en forlængelse af banen.
 - 2) Kriterier for flyvemaskinen og operationelle kriterier.
 - i) Korte landinger kan kun godkendes for flyvemaskiner, hvor den vertikale afstand mellem pilotens øjenlinje og linjen fra hjulenes nederste del — med flyvemaskinen placeret på den normale glidebane — ikke overstiger 3 meter.
 - ii) Ved fastsættelse af operationelle minima for en flyveplads må sigtbarheden/RVR ikke være under 1,5 km. Endvidere skal vindbegrænsninger være angivet i driftshåndbogen.
 - iii) For disse operationer skal pilotens minimumserfaring, krav til træning og særligt kendskab til flyvepladsen angives i driftshåndbogen.
 - 3) Det antages, at overflyvningshøjden over starten af den anvendelige længde af det erklærede sikre område er 50 ft.
 - 4) Yderligere kriterier. Myndigheden kan pålægge yderligere betingelser, som skønnes nødvendige for en sikker operation, under hensyn til flyvemaskinetydens karakteristika, orografiske karakteristika i indflyvningsområdet, indflyvningshjælpemidler til rådighed og ud fra hensynene til afbrudt indflyvning/landing. Disse yderligere betingelser kan f.eks. være kravet om et visuelt system af VASI/PAPI-typen til visning af glidevinkel.

Bilag 2 til OPS 1.515 a)4)

Flyvepladskriterier for korte landinger

- a) Anvendelsen af det sikre område skal godkendes af lufthavnsmyndigheden.
- b) Den anvendelige længde af det erklærede sikre område i henhold til bestemmelserne i 1.515 a)4) og i dette bilag må ikke overstige 90 meter.
- c) Bredden af det erklærede sikre område må ikke være mindre end to gange banens bredde eller to gange vingefanget, afhængigt af hvilket der er størst, centreret på den forlængede banes midterlinje.
- d) Det erklærede sikre område skal være fri for hindringer eller fordybninger, som kan bringe en flyvemaskine med for lav indflyvning til banen i fare, og det må ikke være tilladt nogen mobil genstand at befinde sig på det erklærede sikre område, mens banen anvendes til korte landinger.
- e) Hældningen af det erklærede sikre område må ikke overstige 5 % opad eller 2 % nedad i landingsretningen.
- f) Med henblik på denne operation behøver kravet i OPS 1.480 a)5) til bæreevne ikke at finde anvendelse på det erklærede sikre område.

SUBPART H

PRÆSTATIONSKLASSE B

OPS 1.525

Generelt

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en enmotoret flyvemaskine
 - 1) om natten eller
 - 2) under instrumentvejrforhold undtagen i henhold til særlige visuelflyveregler (VFR).

Note: Begrænsningerne for operation af enmotorede flyvemaskiner er omfattet af OPS 1.240 a)6).
- b) Luftfartsforetagendet skal behandle tomotorede flyvemaskiner, der ikke opfylder kravene til stigning i bilag 1 til OPS 1.525 b), som enmotorede flyvemaskiner.

OPS 1.530

Start

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at startmassen ikke overstiger den maksimale startmasse, der er angivet i flyvehåndbogen for trykhøjden og den omgivende temperatur på den flyveplads, hvorfra starten skal udføres.
- b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at den nominelle startdistance, som er angivet i flyvehåndbogen, ikke overstiger
- 1) det startløb, der er til rådighed, når startdistancen multipliceres med en faktor på 1,25, eller
 - 2) nedenstående distancer, når der er en stopvej og/eller clearway til rådighed:
 - i) det startløb, der er til rådighed
 - ii) den startdistance, der er til rådighed, når startdistancen multipliceres med en faktor på 1,15, og
 - iii) den acceleration-stop distance, der er til rådighed, når startdistancen multipliceres med en faktor på 1,3.
- c) Luftfartsforetagendet skal ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt b) tage følgende i betragtning:
- 1) flyvemaskinens masse ved påbegyndelsen af startløbet
 - 2) flyvepladsens trykhøjde
 - 3) den omgivende temperatur på flyvepladsen
 - 4) banens overfladetilstand og -type
 - 5) banens hældning i startretningen og
 - 6) ikke over 50 % af den rapporterede modvindskomponent eller ikke under 150 % af den rapporterede medvindskomponent.

OPS 1.535

Hindringsfrihed ved start — Flermotorede flyvemaskiner

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at startflyvevejen for flyvemaskiner med to eller flere motorer som fastsat i overensstemmelse med dette underpunkt går fri af alle hindringer med en vertikal margen på mindst 50 ft eller med en horisontal distance på mindst 90 m plus $0,125 \times D$, hvor D er den horisontale distance, som flyvemaskinen tilbagelægger fra slutningen af den startdistance, der er til rådighed, eller fra slutningen af startdistancen, hvis der er planlagt en drejning før slutningen af den startdistance, der er til rådighed, medmindre andet er fastsat i nedenstående underpunkt b) og c). For flyvemaskiner med et vingefang på under 60 m kan der anvendes en horisontal hindringsfrihed på halvdelen af flyvemaskinens vingefang plus 60 m plus $0,125 \times D$. Det skal ved påvisning af overholdelse af dette underpunkt antages,
- 1) at startflyvevejen begynder i en højde på 50 ft over overfladen ved afslutningen af den startdistance, der kræves i OPS 1.530 b), og slutter i en højde på 1 500 ft over overfladen
 - 2) at flyvemaskinen ikke krænges, før flyvemaskinen har nået en højde på 50 ft over overfladen, og at krængningsvinklen derefter ikke overstiger 15°
 - 3) at der opstår svigt i den kritiske motor på det punkt af startflyvevejen med alle motorer i drift, hvor den visuelle reference med henblik på at undgå hindringer forventes mistet
 - 4) at startflyvevejens gradient fra 50 ft til højden for den antagede motorfejl er lig med den gennemsnitlige gradient med alle motorer i drift under stigning og overgang til en-route-konfigurationen multipliceret med en faktor på 0,77, og
 - 5) at startflyvevejens gradient fra den højde, der nås i overensstemmelse med ovenstående underpunkt 4), til afslutningen af startflyvevejen er lig med den stigegradient en-route med en motor ude af drift, der er vist i flyvehåndbogen.

- b) Ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a) behøver luftfartsforetagendet i de tilfælde, hvor den planlagte flyvevej ikke kræver ændringer af beholden kurs på mere end 15°, ikke at tage hensyn til hindringer, som har en lateral afstand på mere end
- 1) 300 m, hvis flyvningen udføres under forhold, der muliggør navigering med visuelle referencer, eller hvis der er navigationshjælpemidler til rådighed, som sætter piloten i stand til at opretholde den planlagte flyvevej med samme nøjagtighed (se bilag 1 til OPS 1.535 b)1) og c)1)), eller
 - 2) 600 m for flyvninger under alle andre forhold.
- c) Ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a) behøver luftfartsforetagendet i de tilfælde, hvor den planlagte flyvevej kræver ændringer af beholden kurs på mere end 15°, ikke at tage hensyn til hindringer, som har en lateral afstand på mere end
- 1) 600 m for flyvninger under forhold, der muliggør navigering med visuelle referencer (se bilag 1 til OPS 1.535 b)1) og c)1))
 - 2) 900 m for flyvninger under alle andre forhold.
- d) Luftfartsforetagendet skal ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a), b) og c) tage følgende i betragtning:
- 1) flyvemaskinens masse ved påbegyndelsen af startløbet
 - 2) flyvepladsens trykhøjde
 - 3) den omgivende temperatur på flyvepladsen og
 - 4) ikke over 50 % af den rapporterede modvindskomponent eller ikke under 150 % af den rapporterede medvindskomponent.

OPS 1.540

En-route — Flermotorede flyvemaskiner

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at flyvemaskinen under de vejrforhold, der forventes for flyvningen, og i tilfælde af, at én motor svigter, mens de resterende motorer fungerer inden for den angivne maksimale kontinuerlige motorydelse, er i stand til at fortsætte flyvningen ved eller over de relevante minimumshøjder, der er angivet for sikker flyvning i flyvehåndbogen, til et punkt 1000 ft over en flyveplads, hvor præstationskravene kan opfyldes.
- b) Ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a)
- 1) må flyvemaskinen ikke antages at flyve ved en højde, der overstiger den højde, hvor stigningshastigheden er lig med 300 ft pr. minut med alle motorer i drift inden for den angivne maksimale kontinuerlige motorydelse, og
 - 2) den antagne gradient en-route med én motor ude af drift skal være bruttogradienten for nedstigning eller stigning, afhængigt af hvad der er relevant, henholdsvis forhøjet med en gradient på 0,5 % eller nedsat med en gradient på 0,5 %.

OPS 1.542

En-route — Enmotorede flyvemaskiner

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at flyvemaskinen under de vejrforhold, der forventes for flyvningen, og i tilfælde af motorfejl er i stand til at nå frem til et sted, hvor der kan udføres en sikker nødlanding. For landflyvemaskiner kræves der et sted på land, medmindre andet er godkendt af myndigheden.
- b) Ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a)
- 1) må flyvemaskinen ikke antages at flyve med motoren fungerende inden for den angivne maksimale kontinuerlige motorydelse ved en højde, der overstiger den højde, hvor stigningshastigheden er lig med 300 ft pr. minut, og
 - 2) den antagne gradient en-route skal være bruttogradienten for nedstigning forhøjet med en gradient på 0,5 %.

OPS 1.545

Landing — Ankomstflyvepladser og alternative flyvepladser

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

OPS 1.550

Landing — Tørre baner

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, den landingsmasse, der er fastsat for flyvemaskinen i overensstemmelse med OPS 1.475 a), på det forventede landingstidspunkt muliggør landing med fuldstændig standsning fra 50 ft over tærsklen inden for 70 % af den landingsdistance, der er til rådighed på ankomstflyvepladsen og på en given alternativ flyveplads.
- 1) Myndigheden kan godkende brug af landingsdistancedata, der er multipliceret i overensstemmelse med dette punkt på grundlag af en screenhøjde på under 50 ft, men ikke under 35 ft (se bilag 1 til OPS 1.550 a)).
- 2) Myndigheden kan godkende korte landinger i overensstemmelse med kriterierne i bilag 2 til OPS 1.550 a).
- b) Luftfartsforetagendet skal ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a) tage følgende i betragtning:
- 1) flyvepladsens højde over havoverfladen
- 2) ikke over 50 % af modvindskomponenten eller ikke under 150 % af medvindskomponenten
- 3) banens overfladetilstand og -type og
- 4) banens hældning i landingsretningen.
- c) Når en flyvemaskine sendes af sted i overensstemmelse med ovenstående underpunkt a) skal det antages,
- 1) at flyvemaskinen vil lande på den gunstigste bane i vindstille, og
- 2) at flyvemaskinen vil lande på den bane, der med størst sandsynlighed vil blive anvist i betragtning af den forventede vindhastighed og -retning og flyvemaskinens ground handling-egenskaber og i betragtning af diverse andre forhold såsom landingshjælpemidler og terræn.
- d) Hvis luftfartsforetagendet er ude af stand til at overholde ovenstående underpunkt c)2) for ankomstflyvepladsen, kan flyvemaskinen sendes af sted, hvis der angives en alternativ flyveplads, som muliggør fuld overholdelse af underpunkt a), b) og c) ovenfor.

OPS 1.555

Landing — Våde og kontaminerede baner

- a) Når de relevante vejrrapporter eller -udsigter eller en kombination heraf indikerer, at banen på det beregnede ankomst-tidspunkt kan være våd, skal luftfartsforetagendet sikre, at den landingsdistance, der er til rådighed, er lig med eller større end den krævede landingsdistance, der er fastsat i overensstemmelse med OPS 1.550 multipliceret med en faktor på 1,15.
- b) Når de relevante vejrrapporter eller -udsigter eller en kombination heraf indikerer, at banen på det beregnede ankomst-tidspunkt kan være kontamineret, skal luftfartsforetagendet sikre, at landingsdistancen, som bestemmes ved anvendelse af data, der kan godkendes af myndigheden for sådanne forhold, ikke er større end den landingsdistance, der er til rådighed.
- c) Der kan anvendes en landingsdistance på en våd bane, som er kortere end den distance, der foreskrives i ovenstående underpunkt a), men ikke kortere end den distance, der foreskrives i OPS 1.550 a), såfremt flyvehåndbogen indeholder specifikke supplerende oplysninger om landingsdistancer på våde baner.

*Bilag 1 til OPS 1.525 b)***Generelt — Stigning ved start og landing**

(Kravene i dette bilag bygger på JAR-23.63 c)1) og JAR-23.63 c)2), der trådte i kraft den 11. marts 1994.)

- a) Stigning ved start
- 1) Alle motorer i drift
- i) Den konstante stigegradient efter start skal være mindst 4 % med
- A) starteffekt på hver motor
- B) landingsstellet sænket, dog kan landingsstellet antages at være trukket op, hvis det kan hæves på højst 7 sekunder
- C) vingeklapperne i startposition og
- D) en stigehastighed på ikke under 1,1 VMC eller 1,2 VS1, afhængigt af hvilken der er størst.

- 2) En motor ude af drift
 - i) Den konstante stigegradient skal ved en højde på 400 ft over startoverfladen være positivt målelig med
 - A) den kritiske motor ude af drift og dens propeller i mindste luftmodstandsposition
 - B) den resterende motor ved starteffekt
 - C) landingsstellet trukket op
 - D) vingeklapperne i startposition og
 - E) en stighastighed, der er lig med den hastighed, der opnås ved 50 ft.
 - ii) Den konstante stigegradient må ikke være mindre end 0,75 % ved en højde på 1 500 ft over startoverfladen med
 - A) den kritiske motor ude af drift og dens propeller i mindste luftmodstandsposition
 - B) den resterende motor ved ikke over maksimal kontinuerlig motorydelse
 - C) landingsstellet trukket op
 - D) vingeklapperne oppe og
 - E) en stighastighed på ikke under 1,2 VS1.
- b) Stigning ved landing
 - 1) Alle motorer i drift
 - i) Den konstante stigegradient skal være mindst 2,5 % med
 - A) højst den effekt eller ydelse, der er til rådighed 8 sekunder efter påbegyndelse af bevægelse af gashåndtagene fra minimumsflyvetomgangsposition
 - B) landingsstellet sænket
 - C) vingeklapperne i landingsposition og
 - D) en stighastighed, som er lig med VREF.
 - 2) En motor ude af drift
 - i) Den konstante stigegradient skal være mindst 0,75 % ved en højde på 1 500 ft over landingsoverfladen med
 - A) den kritiske motor ude af drift og dens propeller i mindste luftmodstandsposition
 - B) den resterende motor ved ikke over maksimal kontinuerlig motorydelse
 - C) landingsstellet trukket op
 - D) vingeklapperne oppe og
 - E) en stighastighed på ikke under 1,2 VS1.

Bilag 1 til OPS 1.535 b)1) og c)1)

Stigeflyvej — Navigation med visuelle referencer

For at muliggøre navigation ved hjælp af visuelle referencer skal luftfartsforetagendet sikre, at de fremherskende vejrforhold på operationstidspunktet, inklusive skydækehøjde og sigtbarhed, er sådan, at der kan ses og identificeres hindrings- og/eller jordreferencepunkter. Driftshåndbogen skal for de(n) pågældende flyveplads(er) angive de minimumsvejrforhold, som sætter flyvebesætningen i stand til fortløbende at bestemme og opretholde den korrekte flyvej med hensyn til jordreferencepunkter, således at der sikres frigang af hindringer og terræn på følgende måde:

- a) proceduren skal være veldefineret med hensyn til jordreferencepunkter, således at den beholdne kurs, der skal flyves, kan analyseres med henblik på krav til hindringsfrihed
- b) proceduren skal ligge inden for flyvemaskinens muligheder med hensyn til hastighed fremad, krængningsvinkel og vindpåvirkninger
- c) der skal foreligge en skriftlig og/eller billedlig beskrivelse af proceduren til brug for besætningen, og
- d) de begrænsende miljøforhold skal være beskrevet (f.eks. vind, skydække, sigtbarhed, dag/nat, omgivende belysning, belysning af forhindringer).

*Bilag 1 til OPS 1.550 a)***Procedurer for stejl indflyvning**

- a) Myndigheden kan godkende, at der anvendes procedurer for stejl indflyvning, som benytter glidebanevinkler på 4,5° eller derover og screenhøjder på under 50 ft, men ikke under 35 ft, forudsat at følgende kriterier overholdes:
- 1) flyvehåndbogen skal angive den maksimale godkendte indflyvningsglidebanevinkel, eventuelle andre begrænsninger, normale procedurer, unormale procedurer eller nødprocedurer for den stejle indflyvning samt ændringer i banelængdedataene, når kriterierne for stejl indflyvning anvendes
 - 2) på hver flyveplads, hvor der skal udføres procedurer for stejl indflyvning, skal der være et egnet glidebanereference-system, der som minimum omfatter et system til visuel visning af glidebanen, og
 - 3) der skal angives og godkendes vejrminima for hver bane, som skal anvendes til en stejl indflyvning. Følgende skal tages i betragtning:
 - i) hindringsforholdene
 - ii) typen af glidebanereferencer og kursinformation for banen såsom visuelle hjælpesystemer, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB
 - iii) den minimale visuelle reference, der skal kræves ved DH og MDA
 - iv) luftbåret udstyr til rådighed
 - v) pilotens kvalifikationer og særlige kendskab til flyvepladsen
 - vi) flyvehåndbogens begrænsninger og procedurer og
 - vii) kriterier for afbrudt indflyvning.

*Bilag 2 til OPS 1.550 a)***Korte landinger**

- a) Den distance, der anvendes til beregning af den tilladte landingsmasse, kan med henblik på OPS 1.550 a)2) bestå af den anvendelige længde af det erklærede sikre område plus den erklærede landingsdistance, der er til rådighed. Myndigheden kan godkende disse operationer i overensstemmelse med følgende kriterier:
- 1) anvendelse af det erklærede sikre område skal godkendes af flyvepladsmyndigheden
 - 2) det erklærede sikre område skal være fri for hindringer og fordybninger, som kunne bringe en flyvemaskine med for lav indflyvning til banen i fare, og det må ikke være tilladt nogen mobil genstand at befinde sig på det erklærede sikre område, mens banen anvendes til korte landinger
 - 3) hældningen af det erklærede sikre område må ikke overstige 5 % opad og 2 % nedad i landingsretningen
 - 4) den anvendelige længde af det erklærede sikre område i medfør af dette bilag må ikke overstige 90 meter
 - 5) bredden af det erklærede sikre område må ikke være mindre end to gange banens bredde centreret på den forlængede banes midterlinje
 - 6) det antages, at overflyvningshøjden over starten af den anvendelige længde af det erklærede sikre område ikke er under 50 ft
 - 7) med henblik på denne operation behøver kravet i OPS 1.480 a)5) til bæreevne ikke at finde anvendelse på det erklærede sikre område
 - 8) der skal angives og godkendes vejrminima for hver bane, som skal anvendes, og de må ikke være lavere end VFR eller minima for ikke-præcisionsindflyvning, afhængigt af hvilke der er størst
 - 9) kravene til piloten skal angives (se OPS 1.975 a))
 - 10) myndigheden kan pålægge yderligere betingelser, som er nødvendige for sikker operation under hensyn til flyvemaskinetypens karakteristika, indflyvningshjælpemidler og ud fra hensynene til afbrudt indflyvning/landing.

SUBPART I

PRÆSTATIONSKLASSE C

OPS 1.560

Generelt

Luftfartsforetagendet skal for at fastslå, at kravene i denne subpart er overholdt, sikre, at de godkendte præstationsdata i flyvehåndbogen om nødvendigt suppleres med andre data, som kan godkendes af myndigheden, hvis de godkendte præstationsdata i flyvehåndbogen er utilstrækkelige.

OPS 1.565

Start

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at startmassen ikke overstiger den maksimale startmasse, der er angivet i flyvehåndbogen for trykhøjden og den omgivende temperatur på den flyveplads, hvorfra starten skal udføres.
- b) For flyvemaskiner, hvis startbanelængdedata i flyvehåndbogen ikke omfatter hensyntagen til motorfejl, skal luftfartsforetagendet sikre, at distancen fra starten af den startrullestrækning, som flyvemaskinen kræver for at nå en højde på 50 ft over overfladen med alle motorer i drift inden for de angivne maksimale starteffektforhold efter multiplicering med en faktor på enten
- 1) 1,33 for flyvemaskiner med to motorer eller
 - 2) 1,25 for flyvemaskiner med tre motorer eller
 - 3) 1,18 for flyvemaskiner med fire motorer
- ikke overstiger det startløb, der er til rådighed på den flyveplads, hvorfra starten skal udføres.
- c) For flyvemaskiner, hvis startbanelængdedata i flyvehåndbogen omfatter hensyntagen til motorfejl, skal luftfartsforetagendet sikre, at følgende krav opfyldes i overensstemmelse med specifikationerne i flyvehåndbogen:
- 1) acceleration-stop distancen må ikke være større end den acceleration-stop distance, der er til rådighed
 - 2) startdistancen må ikke være større end den startdistance, der er til rådighed, og clearway-distancen må ikke være større end halvdelen af det startløb, der er til rådighed
 - 3) startløbet må ikke være større end det startløb, der er til rådighed
 - 4) overholdelsen af dette punkt skal påvises ved at anvende en enkelt værdi for V1 for den afbrudte og fortsatte start, og
 - 5) på en våd eller kontamineret bane må startmassen ikke være større end den startmasse, der er tilladt for start på en tør bane under de samme forhold.
- d) Luftfartsforetagendet skal ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt b) og c) tage følgende i betragtning:
- 1) flyvepladsens trykhøjde
 - 2) den omgivende temperatur på flyvepladsen
 - 3) banens overfladetilstand og -type
 - 4) banens hældning i startretningen
 - 5) ikke over 50 % af den rapporterede modvindskomponent eller ikke under 150 % af den rapporterede medvindskomponent og
 - 6) det eventuelle tab af banelængde som følge af opretning af flyvemaskinen inden start.

OPS 1.570

Hindringsfrihed ved start

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at startflyvevejen med én motor ude af drift går fri af alle hindringer med en vertikal afstand på mindst 50 ft plus $0,01 \times D$ eller med en horisontal afstand på mindst 90 m plus $0,125 \times D$, hvor D er den horisontale distance, som flyvemaskinen har tilbagelagt fra slutningen af den startdistance, der er til rådighed. For flyvemaskiner med et vingefang på under 60 m kan der anvendes en horisontal hindringsfrihed på halvdelen af flyvemaskinens vingefang plus 60 m plus $0,125 \times D$.
- b) Startflyvevejen skal begynde ved en højde på 50 ft over overfladen ved slutningen af den startdistance, der kræves i OPS 1.565 b) eller c), afhængigt af hvad der er relevant, og slutte i en højde på 1 500 ft over overfladen.
- c) Luftfartsforetagendet skal ved påvisning af overholdelse af underpunkt a) tage følgende i betragtning:
- 1) flyvemaskinens masse ved påbegyndelsen af startløbet
 - 2) flyvepladsens trykhøjde
 - 3) den omgivende temperatur på flyvepladsen og
 - 4) ikke over 50 % af den rapporterede modvindskomponent eller ikke under 150 % af den rapporterede medvindskomponent.
- d) Ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a) er ændring af beholden kurs ikke tilladt før det punkt på startflyvevejen, hvor der er nået en højde på 50 ft over overfladen. Derefter antages det op til en højde på 400 ft, at flyvemaskinen ikke krænges mere end 15°. Over en højde på 400 ft kan der planlægges krægningsvinkler på mere end 15°, men ikke over 25°. Der skal tages tilstrækkeligt hensyn til krægningsvinklens virkning på flyvehastigheder og flyvevej inklusive de distanceinkremer, der følger af øgede flyvehastigheder.
- e) Ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a) er det ikke nødvendigt, at luftfartsforetagendet i de tilfælde, hvor der ikke kræves ændring af den beholdne kurs på mere end 15°, tager hensyn til de hindringer, hvor den laterale afstand er på mere end
- 1) 300 m, hvis piloten er i stand til at opretholde den krævede navigationsnøjagtighed gennem det område, hvor planet for hindringsfrihed skal være beregnet, eller
 - 2) 600 m for flyvninger under alle andre forhold.
- f) Ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a) behøver luftfartsforetagendet i de tilfælde, hvor der kræves ændring af den beholdne kurs på mere end 15°, ikke at tage hensyn til hindringer, som har en lateral afstand på mere end
- 1) 600 m, hvis piloten er i stand til at opretholde den krævede navigationsnøjagtighed gennem det område, hvor planet for hindringsfrihed skal være beregnet, eller
 - 2) 900 m for flyvninger under alle andre forhold.
- g) Luftfartsforetagendet skal udarbejde beredskabsprocedurer for at opfylde kravene i OPS 1.570 og for at sikre en sikker rute, hvor hindringer undgås, samt for at gøre det muligt for flyvemaskinen enten at overholde en-route-kravene i OPS 1.580 eller at lande enten på afgangsflyvepladsen eller på en startalternativ flyveplads.

OPS 1.575

En-route — Alle motorer i drift

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at flyvemaskinen under de vejrforhold, som forventes for flyvningen, på ethvert punkt på ruten eller på en eventuel planlagt afvigelse fra ruten er i stand til at klare en stige-hastighed på mindst 300 ft pr. minut med alle motorer i drift inden for de maksimale kontinuerlige motordrivesforhold, der angives ved
- 1) minimumshøjderne for sikker flyvning på hvert trin af den rute, der skal flyves, eller på en eventuel planlagt afvigelse fra ruten, som er angivet i eller beregnet på grundlag af oplysningerne i driftshåndbogen for den pågældende flyvemaskine, og
 - 2) de minimumshøjder, der er nødvendige for at overholde de betingelser, der er foreskrevet i OPS 1.580 og 1.585, afhængigt af hvad der er relevant.

OPS 1.580

En-route — En motor ude af drift

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at flyvemaskinen under de vejrforhold, der forventes for flyvningen, i tilfælde af svigt i en af motorerne på ethvert punkt på ruten eller på en eventuel planlagt afvigelse fra ruten og med den anden motor eller de øvrige motorer i drift inden for de angivne maksimale kontinuerlige motorydelsesforhold er i stand til at fortsætte flyvningen fra marchhøjden til en flyveplads, hvor der kan udføres landing i overensstemmelse med OPS 1.595 eller OPS 1.600, alt efter hvad der er relevant, med en hindringsfrihed inden for 9,3 km (5 nm) på hver side af den planlagte beholdne kurs med en vertikal afstand på mindst
- 1) 1 000 ft, når stighastigheden er nul eller større, eller
 - 2) 2 000 ft, når stighastigheden er mindre end nul.
- b) Flyvevejen skal have en positiv hældning ved en højde på 450 m (1 500 ft) over den flyveplads, hvor landingen antages udført efter svigt i en motor.
- c) Med henblik på dette underpunkt skal den stighastighed, der er til rådighed for flyvemaskinen, antages at være 150 ft pr. minut mindre end den angivne bruttostighastighed.
- d) Luftfartsforetagendet skal ved påvisning af overholdelse af dette punkt øge breddemargenerne i ovenstående underpunkt a) til 18,5 km (10 nm), såfremt navigationsnøjagtigheden ikke overholder dækningsgraden på 95 %.
- e) Brændstofudtømning under flyvning er tilladt, hvis det er i overensstemmelse med behovet for at nå frem til flyvepladsen med de krævede brændstofreserver, og såfremt der anvendes en sikker procedure.

OPS 1.585

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

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at en flyvemaskine med tre eller flere motorer aldrig på noget punkt langs den planlagte beholdne kurs er længere væk end 90 minutter — beregnet ved langdistancemarchfart med alle motorer i drift ved standardtemperatur i vindstille — fra en flyveplads, hvor de præstationskrav, som finder anvendelse på den forventede landingsmasse, kan opfyldes, medmindre det er i overensstemmelse med nedenstående underpunkt b) til e).
- b) Den viste flyvevej med to motorer ude af drift skal tillade, at flyvemaskinen under de forventede vejrforhold og med hindringsfrihed inden for 9,3 km (5 nm) på hver side af den planlagte beholdne kurs med en vertikal afstand på mindst 2 000 ft kan fortsætte flyvningen til en flyveplads, hvor de præstationskrav, som gælder for den forventede landingsmasse, kan opfyldes.
- c) De to motorer antages at svigte på det mest kritiske punkt af den del af ruten, hvor flyvemaskinen — beregnet ved langdistancemarchfart med alle motorer i drift ved standardtemperatur i vindstille — er mere end 90 minutter fra en flyveplads, hvor de præstationskrav, som gælder for den forventede landingsmasse, kan opfyldes.
- d) Flyvemaskinens forventede masse må ikke på det punkt, hvor de to motorer antages at svigte, være mindre end den masse, der ville omfatte tilstrækkeligt brændstof til at fortsætte til en flyveplads, hvor landingen antages udført, og til at ankomme til denne flyveplads ved en højde på mindst 450 m (1 500 ft) direkte over landingsområdet og derefter til at flyve i niveau i 15 minutter.
- e) Med henblik på dette underpunkt skal flyvemaskinens disponible stighastighed antages at være 150 ft pr. minut mindre end den angivne stigningshastighed.
- f) Luftfartsforetagendet skal ved påvisning af overholdelse af dette punkt øge breddemargenerne i ovenstående underpunkt a) til 18,5 km (10 nm), såfremt navigationsnøjagtigheden ikke overholder dækningsgraden på 95 %.
- g) Brændstofudtømning under flyvning er tilladt, hvis det er i overensstemmelse med behovet for at nå frem til flyvepladsen med de krævede brændstofreserver, og såfremt der anvendes en sikker procedure.

OPS 1.590

Landing — Ankomstflyvepladser og alternative flyvepladser

Luftfartsforetagendet skal sikre, at den landingsmasse, der er fastsat for flyvemaskinen i henhold til OPS 1.475 a), ikke overstiger den maksimale landingsmasse, der er angivet i flyvehåndbogen for den højde og, såfremt den er medtaget i flyvehåndbogen, den omgivende temperatur, der forventes på det beregnede landingstidspunkt på ankomstflyvepladsen og den alternative flyveplads.

OPS 1.595

Landing — Tørre baner

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at den landingsmasse, der er fastsat for flyvemaskinen i overensstemmelse med OPS 1.475 a), på det forventede landingstidspunkt muliggør landing med fuldstændig standsning fra 50 ft over tærsklen inden for 70 % af den landingsdistance, der er til rådighed på ankomstflyvepladsen og på en eventuel alternativ flyveplads.
- b) Luftfartsforetagendet skal ved påvisning af overholdelse af ovenstående underpunkt a) tage følgende i betragtning:
- 1) flyvepladsens højde over havoverfladen
 - 2) ikke over 50 % af modvindskomponenten eller ikke under 150 % af medvindskomponenten
 - 3) banens overfladetype og
 - 4) banens hældning i landingsretningen.
- c) Ved afsendelse af en flyvemaskine i overensstemmelse med ovenstående underpunkt a) skal det antages,
- 1) at flyvemaskinen vil lande på den gunstigste bane i vindstille, og
 - 2) at flyvemaskinen vil lande på den bane, der med størst sandsynlighed vil blive anvist i betragtning af den forventede vindhastighed og -retning og flyvemaskinens ground handling-egenskaber og i betragtning af diverse andre forhold såsom landingshjælpemidler og terræn.
- d) Hvis luftfartsforetagendet er ude af stand til at overholde ovenstående underpunkt c)2) for ankomstflyvepladsen, kan flyvemaskinen sendes af sted, såfremt der angives en alternativ flyveplads, som muliggør fuld overholdelse af underpunkt a), b) og c).

OPS 1.600

Landing — Våde og kontaminerede baner

- a) Når de relevante vejrrapporter eller -udsigter eller en kombination heraf indikerer, at banen på det beregnede ankomst-tidspunkt kan være våd, skal luftfartsforetagendet sikre, at den landingsdistance, der er til rådighed, er lig med eller større end den krævede landingsdistance, der er fastsat i overensstemmelse med OPS 1.595 multipliceret med en faktor på 1,15.
- b) Når de relevante vejrrapporter eller -udsigter eller en kombination heraf indikerer, at banen på det beregnede ankomst-tidspunkt kan være kontamineret, skal luftfartsforetagendet sikre, at den landingsdistance, som fastsættes ved hjælp af data, der kan godkendes af myndigheden for sådanne forhold, ikke overstiger den landingsdistance, der er til rådighed.

SUBPART J

MASSE OG BALANCE

OPS 1.605

Generelt

(se bilag 1 til OPS 1.605)

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at flyvemaskinens lastning, masse og tyngdepunkt i enhver fase af flyvningen er i overensstemmelse med de begrænsninger, der er angivet i den godkendte flyvehåndbog eller i driftshåndbogen, hvis denne er mere restriktiv.
- b) Luftfartsforetagendet skal bestemme masse og tyngdepunkt for enhver flyvemaskine ved egentlig vejning forud for den første ibrugtagning og derefter hvert 4. år, hvis der anvendes individuelle flyvemaskinemasser, og hvert 9. år, hvis der anvendes masser for flåden. Der skal redegøres for de samlede virkninger af ændringer og reparationer på masse og balance, og virkningerne skal behørigt dokumenteres. Endvidere skal flyvemaskinerne vejes igen, hvis ændringernes virkninger på masse og balance ikke kendes nøjagtigt.

- c) Luftfartsforetagendet skal bestemme massen for alle operative elementer og besætningsmedlemmer, som er medregnet i flyvemaskinens tørre operationelle masse, ved vejning eller ved brug af standardmasser. Indvirkningen af disses position på flyvemaskinens tyngdepunkt skal bestemmes.
- d) Luftfartsforetagendet skal bestemme massen for trafiklasten, herunder eventuel ballast, ved egentlig vejning eller bestemme massen for trafiklasten i overensstemmelse med standardpassager- og -bagagemasser som angivet i OPS 1.620.
- e) Luftfartsforetagendet skal bestemme massen for brændstofmængden ved brug af den faktiske massefylde eller, hvis denne ikke er kendt, en massefylde, der beregnes i overensstemmelse med en metode, som er angivet i driftshåndbogen.

OPS 1.607

Terminologi

- a) Tør operationel masse (Dry Operating Mass). Flyvemaskinens samlede masse, når den er klar til en bestemt operationstype, eksklusivt al anvendelig brændstof- og trafiklast. Denne masse omfatter elementer såsom
 - 1) besætning og besætningens bagage
 - 2) catering og flytbart passagerserviceudstyr og
 - 3) drikkevand og wc-kemikalier.
- b) Maksimal masse uden brændstof (Maximum Zero Fuel Mass). Den maksimale tilladte masse for en flyvemaskine uden anvendeligt brændstof. Massen af det brændstof, der opbevares i særlige tanke, skal medregnes i masse uden brændstof, når dette udtrykkeligt er nævnt under begrænsningerne i flyvehåndbogen.
- c) Maksimal strukturel landingsmasse. Den maksimale tilladte samlede masse for flyvemaskinen ved landing under normale forhold.
- d) Maksimal strukturel startmasse. Den maksimale tilladte samlede masse for flyvemaskinen ved startløbets påbegyndelse.
- e) Klassificering af passagerer.
 - 1) Voksne mænd og kvinder defineres som personer på 12 år og derover.
 - 2) Børn defineres som personer, der er to år og derover, men som er under 12 år.
 - 3) Spædbørn defineres som personer, der er under 2 år.
- f) Trafiklast. Den samlede masse af passagerer, bagage og fragt, inklusive eventuel ikke-indtægtsgivende last.

OPS 1.610

Lastning, masse og balance

Luftfartsforetagendet skal i driftshåndbogen angive de principper og metoder, som er forbundet med lastnings- og med masse- og balancesystemet, og som opfylder kravene i OPS 1.605. Dette system skal omfatte alle typer planlagte operationer.

OPS 1.615

Masseværdier for besætningen

- a) Luftfartsforetagendet skal anvende følgende masseværdier til at bestemme tør operationel masse:
 - 1) de faktiske masser inklusive besætningens bagage eller
 - 2) standardmasser, inklusive håndbagage, på 85 kg for flyvebesætningsmedlemmer og 75 kg for kabinebesætningsmedlemmer eller
 - 3) andre standardmasser, som kan godkendes af myndigheden.
- b) Luftfartsforetagendet skal korrigere den tørre operationelle masse, så eventuel ekstra bagage medregnes. Der skal tages hensyn til placeringen af denne ekstra bagage, når flyvemaskinens tyngdepunkt beregnes.

OPS 1.620

Masseværdier for passagerer og bagage

- a) Luftfartsforetagendet skal beregne massen for passagerer og indchecket bagage ved anvendelse af enten den faktiske vejede masse for hver person og den faktiske vejede masse for bagage eller de standardmasseværdier, som er angivet i nedenstående tabel 1 til 3, bortset fra, når antallet af passagersæder, som er til rådighed, er mindre end 10. I disse tilfælde kan passagermassen bestemmes ved anvendelse af en mundtlig erklæring fra eller på vegne af hver enkelt passager, hvortil der lægges en forudbestemt konstant for håndbagage og beklædning. (Den procedure, der angiver, hvornår der skal vælges faktiske masser eller standardmasser, og proceduren for anvendelse af mundtlige erklæringer skal fremgå af driftshåndbogen.).
- b) Hvis den faktiske masse bestemmes ved vejning, skal luftfartsforetagendet sikre, at passagerernes personlige ejendele og håndbagage medregnes. Denne vejning skal udføres umiddelbart forud for boarding og i et tilstødende område.
- c) Hvis passagermassen bestemmes ved anvendelse af standardmasseværdier, skal standardmasseværdierne i nedenstående tabel 1 og 2 anvendes. Standardmasserne omfatter håndbagage og massen for eventuelle spædbørn under 2 år, som medbringes af en voksen på et passagersæde. Spædbørn, som optager særskilte passagersæder, skal betragtes som børn med henblik på dette underpunkt.
- d) Masseværdier for passagerer — 20 eller flere sæder.
- 1) Når det samlede antal passagersæder, der er til rådighed på en flyvemaskine, er 20 eller derover, finder standardmasserne for mænd og kvinder i tabel 1 anvendelse. Alternativt kan man i tilfælde, hvor det samlede antal passagersæder, som er til rådighed, er 30 eller derover, anvende masseværdierne for »alle voksne« i tabel 1.
 - 2) Med henblik på tabel 1 betyder feriecharter en charterflyvning, der udelukkende påregnes at udgøre et element i en charterferierejse. Masseværdierne for feriecharter gælder, forudsat at højst 5 % af de passagersæder, der er installeret i flyvemaskinen, anvendes til ikke-indtægtsgivende befordring af visse passagerkategorier.

Tabel 1

Passagersæder	20 eller derover		30 eller derover »alle voksne«
	Mænd	Kvinder	
Alle flyvninger undtagen feriecharter	88 kg	70 kg	84 kg
Feriecharter	83 kg	69 kg	76 kg
Børn	35 kg	35 kg	35 kg

- e) Masseværdier for passagerer — 19 eller færre sæder.
- 1) Når det samlede antal passagersæder, der er til rådighed på flyvemaskinen, er 19 eller færre, finder standardmasserne i tabel 2 anvendelse.
 - 2) På flyvninger, hvor der ikke medbringes håndbagage i kabinen, eller hvor håndbagagen beregnes særskilt, kan der trækkes 6 kg fra ovenstående masser for mænd og kvinder. Genstande såsom en frakke, en paraply, en lille håndtaske eller en pung samt læsestof eller et lille kamera betragtes ikke som håndbagage med henblik på dette underpunkt.

Tabel 2

Passagersæder	1-5	6-9	10-19
Mænd	104 kg	96 kg	92 kg
Kvinder	86 kg	78 kg	74 kg
Børn	35 kg	35 kg	35 kg

f) Masseværdier for bagage

- 1) Når det samlede antal passagersæder, der er til rådighed på flyvemaskinen, er 20 eller flere, finder standardmasseværdierne i tabel 3 anvendelse på hvert stykke indchecket bagage. For flyvemaskiner med 19 eller færre passagersæder skal den faktiske masse af den indcheckede bagage, som er bestemt ved vejning, anvendes.
- 2) Med henblik på tabel 3
 - i) betyder indenrigsflyvning en flyvning med udgangspunkt og bestemmelsessted inden for en stats grænser
 - ii) betyder flyvninger inden for den europæiske region flyvninger, som ikke er indenrigsflyvninger, og som har udgangspunkt og bestemmelsessted inden for det område, der er angivet i bilag 1 til OPS 1.620 f), og
 - iii) betyder interkontinental flyvning, som ikke er en flyvning inden for den europæiske region, en flyvning med udgangspunkt og bestemmelsessted på to forskellige kontinenter.

Tabel 3

20 eller flere sæder

Flyvningens type	Standardmasse for bagage
Indenrigs	11 kg
Inden for den europæiske region	13 kg
Interkontinental	15 kg
Alle andre	13 kg

- g) Hvis luftfartsforetagendet ønsker at anvende andre standardmasseværdier end de værdier, der er angivet i ovenstående tabel 1 til 3, skal det underrette myndigheden om begrundelserne herfor og på forhånd opnå myndighedens godkendelse heraf. Luftfartsforetagendet skal også med henblik på godkendelse indlevere en detaljeret vejningsundersøgelsesplan og anvende den statistiske analysemetode, som er angivet i bilag 1 til OPS 1.620 g). Når resultaterne af vejningsundersøgelsen er kontrolleret og godkendt af myndigheden, gælder de reviderede standardmasseværdier kun for det pågældende luftfartsforetagende. De reviderede standardmasseværdier kan kun anvendes under forhold, som er i overensstemmelse med de forhold, hvorunder undersøgelsen er foretaget. Hvis de reviderede standardmasser overstiger de masser, som er angivet i tabel 1 til 3, skal disse højere værdier anvendes.
- h) På enhver flyvning, der er identificeret som befordrende et betydeligt antal passagerer, hvis masse, inklusive håndbagage, forventes at overstige standardpassagermassen, skal luftfartsforetagendet bestemme den faktiske masse for sådanne passagerer ved vejning eller ved at tilføje et passende tillæg til massen.
- i) Hvis der anvendes standardmasseværdier for indchecket bagage, og hvis et betydeligt antal passagerer indchecker bagage, som forventes at overstige standardbagagemassen, skal luftfartsforetagendet bestemme den faktiske masse for denne bagage ved vejning eller ved at tilføje et passende tillæg til massen.
- j) Luftfartsforetagendet skal sikre, at luftfartøjschefen informeres, når der er anvendt en metode, som ikke er standard, til bestemmelse af lastens masse, og at denne metode er angivet i masse- og balancedokumenterne.

OPS 1.625

Masse- og balancedokumentation

(se bilag 1 til OPS 1.625)

- a) Luftfartsforetagendet skal forud for hver flyvning udarbejde masse- og balancedokumentation, som angiver lasten og fordelingen heraf. Masse- og balancedokumentationen skal gøre det muligt for luftfartøjschefen at fastslå, at lasten og dennes fordeling er sådan, at flyvemaskinens masse- og balancebegrænsninger ikke overskrides. Navnet på den person, som har udarbejdet masse- og balancedokumentationen, skal fremgå af dokumentationen. Den person, som fører tilsyn med lastningen af flyvemaskinen, skal med sin underskrift bekræfte, at lasten og dennes fordeling er i overensstemmelse med masse- og balancedokumentationen. Dette dokument skal kunne godkendes af luftfartøjschefen, hvis godkendelse vises ved kontrasingering eller tilsvarende. (se også OPS 1.1055 a)12)).
- b) Luftfartsforetagendet skal angive procedurerne for sidste-øjeblikssændringer (Last Minute Changes) i lasten.
- c) Under forudsætning af myndighedens godkendelse kan luftfartsforetagendet anvende et alternativ til de procedurer, der kræves i ovenstående punkt a) og b).

Bilag 1 til OPS 1.605

Masse og balance — Generelt

(se OPS 1.605)

a) Bestemmelse af en flyvemaskines tørre operationelle masse

1) Vejning af en flyvemaskine

- i) Nye flyvemaskiner vejes normalt på fabrikken og kan sættes i drift uden at blive vejede igen, hvis deres masse- og balancedata er korrigeret for ændringer, der måtte være foretaget på flyvemaskinen. Det er ikke nødvendigt, at flyvemaskiner, som er overdraget fra et luftfartsforetagende med et godkendt massekontrolprogram til et andet luftfartsforetagende med et godkendt program, vejes forud for det modtagende luftfartsforetagendes ibrugtagning, medmindre der er forløbet mere end 4 år siden den sidste vejning.
- ii) Der skal regelmæssigt foretages fornyet bestemmelse af hver enkelt flyvemaskines individuelle masse og CG-lokalisering (tyngdepunkt). Det maksimale interval mellem to vejninger skal fastsættes af luftfartsforetagendet og skal opfylde kravene i OPS 1.605 b). Endvidere skal der foretages fornyet bestemmelse af hver flyvemaskines masse og CG enten ved

A) vejning eller

- B) beregning, såfremt luftfartsforetagendet kan fremvise den fornødne dokumentation som bevis for gyldigheden af den valgte beregningsmetode, hvis de kumulative ændringer i den tørre operationelle masse overstiger $\pm 0,5 \%$ af den maksimale landingsmasse, eller hvis den samlede ændring i tyngdepunktet overstiger $0,5 \%$ af den aerodynamiske middellørde.

2) Flådens masse og tyngdepunktets position

- i) For en flåde eller en gruppe flyvemaskiner af samme model og konfiguration kan der anvendes en gennemsnitlig tør operationel masse og CG-position som flådemasse og CG-position, forudsat at de tørre operationelle masser og CG-positioner for de enkelte flyvemaskiner overholder de tolerancer, som er angivet i nedenstående underpunkt ii). Endvidere gælder de kriterier, som er angivet i nedenstående underpunkt iii), iv) og a) 3).

ii) Tolerancer

- A) Hvis den tørre operationelle masse for en given flyvemaskine, som er vejede, eller den beregnede tørre operationelle masse for en given flyvemaskine i en flåde afviger med mere end $\pm 0,5 \%$ af den maksimale strukturelle landingsmasse fra den fastsatte tørre operationelle masse for flåden, eller hvis CG-positionen afviger med mere end $\pm 0,5 \%$ af den aerodynamiske middellørde fra flådens CG, skal den pågældende flyvemaskine udgå af flåden. Der kan oprettes særskilte flåder, som hver har forskellige gennemsnitlige flådemasser.
- B) I tilfælde, hvor flyvemaskinens masse ligger inden for tolerancen for flådens tørre operationelle masse, men hvor flyvemaskinens CG-position falder uden for den tilladte tolerance for flåden, kan flyvemaskinen stadig opereres i henhold til den gældende tørre operationelle masse for flåden, men med en individuel CG-position.
- C) Hvis en bestemt flyvemaskine ved sammenligning med andre flyvemaskiner i flåden har en fysisk forskel, for hvilken der nøjagtigt kan redegøres (f.eks. pantry- eller sædekfiguration), og som forårsager overskridelse af flådetolerancerne, kan denne flyvemaskine bevares i flåden, forudsat at flyvemaskinens masse og/eller CG-position korrigeres i overensstemmelse hermed.
- D) Flyvemaskiner, for hvilke der ikke er publiceret en aerodynamisk middellørde, skal opereres med de pågældende flyvemaskiners individuelle masse- og CG-positionsværdier eller skal underkastes en særlig undersøgelse og godkendelse.

iii) Anvendelse af flådeværdier

- A) Efter vejning af en flyvemaskine, eller hvis der forekommer ændringer i flyvemaskinens udstyr eller konfiguration, skal luftfartsforetagendet efterprøve, at denne flyvemaskine falder inden for de tolerancer, som er angivet i ovenstående underpunkt 2)ii).
- B) Flyvemaskiner, som ikke er blevet vejede siden sidste vurdering af flådens masse, kan fortsat bevares i en flåde, som opereres med flådeværdier, forudsat at de individuelle værdier revideres ved beregning og holdes inden for de tolerancer, der er defineret i ovenstående underpunkt 2)ii). Hvis disse individuelle værdier ikke længere falder inden for de tilladte tolerancer, skal luftfartsforetagendet enten fastsætte nye flådeværdier, som opfylder betingelserne i ovenstående underpunkt 2)i) og 2)ii), eller operere de flyvemaskiner, som ikke falder inden for grænserne, med deres individuelle værdier.

- C) For at føje en flyvemaskine til en flåde, som opereres med flådeværdier, skal luftfartsforetagendet ved vejning eller beregning efterprøve, at flyvemaskinens faktiske værdier falder inden for de tolerancer, der er angivet i ovenstående underpunkt 2)ii).
- iv) For at opfylde ovenstående underpunkt 2)i) skal flådeværdierne som minimum opdateres efter hver vurdering af flådens masse.
- 3) Antal flyvemaskiner, som skal vejes for at opnå flådeværdier

- i) Hvis »n« er antallet af flyvemaskiner i flåden, som anvender flådeværdier, skal luftfartsforetagendet i perioden mellem to vurderinger af flådemassen mindst veje et bestemt antal flyvemaskiner, som er defineret i nedenstående tabel:

Antal flyvemaskiner i flåden	Mindste antal vejninger
2 eller 3	n
4 til 9	$(n + 3)/2$
10 eller derover	$(n + 51)/10$

- ii) Ved valget af, hvilke flyvemaskiner der skal vejes, skal der vælges de flyvemaskiner i flåden, som ikke er blevet vejnet i den længste periode.
- iii) Tidsrummet mellem to vurderinger af flådens masse må ikke overstige 48 måneder.
- 4) Vejningsprocedure
- i) Vejningen skal udføres enten af producenten eller af en godkendt vedligeholdelsesvirksomhed.
- ii) Der skal træffes almindelige forholdsregler, som er i overensstemmelse med god praksis, såsom
- kontrol af, at flyvemaskinen og dennes udstyr er fyldestgørende
 - konstatering af, at der er behørigt redegjort for væsker
 - sikring af, at flyvemaskinen er ren, og
 - sikring af, at vejningen er udført i en lukket bygning.
- iii) Enhver form for udstyr, som anvendes til vejningen, skal være behørigt kalibreret og nulstillet og skal anvendes i overensstemmelse med producentens instruktioner. Enhver vægt skal inden for 2 år eller inden for den periode, der er fastsat af producenten af vejningsudstyret, afhængigt af hvilket tidsrum der er kortest, være kalibreret enten af producenten eller af en civil vejnings- og målingsafdeling eller af en behørigt godkendt virksomhed. Udstyret skal gøre det muligt at bestemme flyvemaskinens masse nøjagtigt.
- b) Særlige standardmasser for trafiklast. Ud over standardmasser for passagerer og indchecket bagage kan luftfartsforetagendet indsende standardmasser for andre typer af last til godkendelse hos myndigheden.
- c) Lastning af flyvemaskinen
- Luftfartsforetagendet skal sikre, at lastningen af foretagendets flyvemaskiner udføres under tilsyn af kvalificeret personale.
 - Luftfartsforetagendet skal sikre, at lastningen af fragten sker i overensstemmelse med de data, der anvendes til beregning af flyvemaskinens masse og balance.
 - Luftfartsforetagendet skal overholde yderligere strukturelle begrænsninger såsom styrkebegrænsningerne for gulve, den maksimale last pr. løbende meter, den maksimale masse pr. lastrum og/eller det maksimale sædeantal.

d) Tyngdepunktsgrenser

- 1) Operationelt tyngdepunktsområde. Medmindre der anvendes sædefordeling, og medmindre der i balanceberegningen er nøjagtigt redegjort for effekten af antal passagerer pr. sæderække, effekten af fragt i de enkelte lastrum og effekten af brændstof i de enkelte tanke, skal der anvendes operationelle margener på det certificerede tyngdepunktsområde. Ved fastsættelsen af CG-margenerne skal der tages hensyn til mulige afvigelser fra den antagede lastfordeling. Såfremt der anvendes frit sædevalg, skal luftfartsforetagendet indføre procedurer for at sikre, at flyve- eller kabinebesætningen iværksætter korrigerende foranstaltninger, hvis der forekommer et ekstremt sædevalg i længderetningen. CG-margenerne og de hertil hørende operationelle procedurer, herunder anslået fordeling af passagerer på sæder, skal kunne godkendes af myndigheden.
- 2) Tyngdepunkt under flyvning. Ud over ovenstående underpunkt d)1) skal luftfartsforetagendet endvidere påvise, at der i procedurerne fuldt ud er taget hensyn til den ekstreme variation i tyngdepunktsvandringen under flyvning, som forårsages af passager-/besætningsbevægelser og brændstofforbrug/-overførsel.

Bilag 1 til OPS 1.620 f)

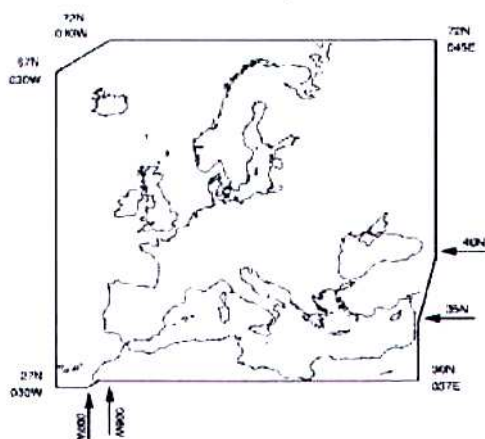
Definition af området for flyvninger i den europæiske region

Med henblik på OPS 1.620 f) forstås ved flyvninger i den europæiske region, ud over indenrigsflyvninger, flyvninger, som udføres inden for det område, der afgrænses af loxodrome kompaslinjer mellem følgende punkter:

— N7200	E04500
— N4000	E04500
— N3500	E03700
— N3000	E03700
— N3000	W00600
— N2700	W00900
— N2700	W03000
— N6700	W03000
— N7200	W01000
— N7200	E04500

som vist i figur 1 nedenfor:

Figur 1

Den europæiske region

Bilag 1 til OPS 1.620 g)

Procedure for fastsættelse af reviderede standardmasseværdier for passagerer og bagage

a) Passagerer

- 1) Metode for stikprøvekontrol af vægt. Gennemsnitsmassen for passagerer og deres håndbagage skal bestemmes ved vejning, hvor der udtages tilfældige stikprøver. Udvælgelsen af de tilfældige stikprøver skal i art og omfang være repræsentativ for passagervolumenet under hensyn til operationstypen, hyppigheden af flyvninger på de forskellige ruter, ud- og hjemrejseflyvninger, den pågældende årstid og flyvemaskinens sædekapa­citet.
- 2) Stikprøvernes omfang. Undersøgel­sesplanen skal som minimum omfatte vejning af den største af følgende størrelser:
 - i) Et antal passagerer, som beregnes ud fra et prøveudsnit ved anvendelse af almindelige statistiske procedurer og baseret på et relativt konfidensinterval (nøjagtighed) på 1 % for alle voksne og 2 % for hver enkelt gennemsnitsmasse for henholdsvis mænd og kvinder, og
 - ii) for flyvemaskiner
 - A) med en passagersædekapa­citet på 40 eller flere i alt 2 000 passagerer eller
 - B) med en passagersædekapa­citet på 40 eller færre i alt $50 \times$ (passagersædekapa­citeten).
- 3) Passagermasser. I passagermassen skal medregnes massen for de ejende­le, som medbringes, når passagerne går om bord på flyvemaskinen. Ved udtagning af tilfældige stikprøver af passagermasser skal spædbørn vejes sammen med den voksne ledsager (se også OPS 1.620 c), d) og e)).
- 4) Vejningssted. Til vejning af passagerer skal der vælges et område, som ligger så tæt som muligt på flyvemaskinen, på et sted, hvor en ændring i passagermassen ved bortskaffelse eller anskaffelse af flere personlige ejende­le er usand­synlig, inden passagererne går om bord på flyvemaskinen.
- 5) Vejmaskine. Vejmaskinen, som skal anvendes til vejning af passagerer, skal have en kapacitet på mindst 150 kg. Massen skal vises med mindstekala­inddelinger på 500 g. Vejmaskinen skal have en nøjagtighed på 0,5 % eller 200 g, afhængigt af hvilket tal der er størst.
- 6) Registrering af masse­værdier. Passagerernes masse, den tilsvarende passagerkategori (dvs. mænd, kvinder, børn) og rutenummer skal registreres for hver flyvning, der medtages i undersøgelsen.

- b) Indchecket bagage. Den statistiske procedure for bestemmelse af de reviderede standardbagagemasse­værdier baseret på gennemsnitlige bagagemasser af den krævede minimumsstørrelse for stikprøver er stort set den samme som den procedure, der anvendes for passagerer, og som er angivet i underpunkt a)1). Det relative konfidensinterval (nøjagtighed) for bagage er 1 %. Der skal vejes mindst 2 000 stykker indchecket bagage.

c) Bestemmelse af reviderede standardmasseværdier for passagerer og indchecket bagage

- 1) For at sikre, at anvendelsen af reviderede standardmasseværdier for passagerer og indchecket bagage frem for anvendelse af faktiske masser, der er bestemt ved vejning, ikke får negativ indvirkning på driftssikkerheden, skal der udføres en statistisk analyse. En sådan analyse vil resultere i gennemsnitlige masse­værdier for passagerer og bagage samt i andre data.
- 2) På flyvemaskiner med 20 eller flere passagersæder gælder disse gennemsnits­værdier som reviderede standardmasse­værdier for mænd og kvinder.
- 3) På mindre flyvemaskiner skal nedenstående forøgelse lægges til den gennemsnitlige passagermasse for at opnå de reviderede standardmasseværdier:

Antal passagersæder	Krævet masseforøgelse
1-5 inkl.	16 kg
6-9 inkl.	8 kg
10-19 inkl.	4 kg

Alternativt kan de reviderede (gennemsnitlige) standardmasseværdier for »alle voksne« anvendes for flyvemaskiner med 30 eller flere passagersæder. De reviderede (gennemsnitlige) standardmasseværdier for indchecket bagage gælder for flyvemaskiner med 20 eller flere passagersæder.

- 4) Luftfartsforetagenderne har muligheden for at indsende en detaljeret undersøgelsesplan til myndigheden til godkendelse og efterfølgende mulighed for at afvige fra den reviderede standardmasseværdi under forudsætning af, at denne afvigende værdi er bestemt ved anvendelse af den procedure, der er beskrevet i dette bilag. Sådanne afvigelser skal revideres med intervaller, som ikke overstiger 5 år.
- 5) De reviderede standardmasseværdier for »alle voksne« skal baseres på et forholdstal for mænd/kvinder på 80/20 for alle flyvninger, dog bortset fra feriecharterflyvninger, hvor fordelingen er 50/50. Hvis et luftfartsforetagende ønsker at opnå godkendelse til at anvende et andet fordelingstal på bestemte ruter eller flyvninger, skal der indsendes data til myndigheden, som viser, at det alternative fordelingstal mellem mænd og kvinder er forsigtigt anslået og dækker mindst 84 % af den faktiske fordeling af mænd og kvinder ved prøveudtagning af mindst 100 repræsentative flyvninger.
- 6) De gennemsnitlige masseværdier, som opnås, afrundes til det nærmeste hele tal i kg. Masseværdierne for indchecket bagage afrundes til nærmeste 0,5 kg, alt efter, hvad der er hensigtsmæssigt.

Bilag 1 til OPS 1.625

Masse- og balancedokumentation

a) Masse- og balancedokumentation

1) Indhold

i) Masse- og balancedokumentationen skal indeholde følgende oplysninger:

- A) flyvemaskinens registreringsnummer og type
- B) flyvningens identifikationsnummer og dato
- C) luftfartøjschefens identitet
- D) identiteten af den person, som har udarbejdet dokumentet
- E) flyvemaskinens tørre operationelle masse og det tilsvarende CG
- F) brændstoffmassen ved start og brændstoffmassen for flyvningen
- G) massen for andre forbrugsvarer, som ikke er brændstof
- H) lastens sammensætning, herunder passagerer, bagage, fragt og ballast
- I) startmasse, landingsmasse og masse uden brændstof
- J) fordeling af last
- K) gældende CG-positioner for flyvemaskinen og
- L) grænsemasse og CG-værdier.

ii) Luftfartsforetagendet kan udelade visse af disse data fra masse- og balancedokumentationen under forudsætning af myndighedens godkendelse.

- 2) Sidste-øjebliksændringer. Hvis der forekommer en sidste-øjebliksændring, efter at masse- og balancedokumentationen er udarbejdet, skal luftfartøjschefen underrettes herom, og sidste-øjebliksændringen skal indføres i masse- og balancedokumentationen. Den højst tilladte ændring i antallet af passagerer eller last, der kan godkendes som en sidste-øjebliksændring, skal angives i driftshåndbogen. Hvis dette antal overskrides, skal der udarbejdes nye masse- og balancedokumentation.
- b) Computerstyrede systemer. Hvis masse- og balancedokumentationen udarbejdes ved hjælp af et computerstyret masse- og balancesystem, skal luftfartsforetagendet efterprøve integriteten af disse uddata. Luftfartsforetagendet skal oprette et system for at kontrollere, at ændringer i luftfartsforetagendets inddata behørigt indarbejdes i systemet, og at systemet fortløbende fungerer tilfredsstillende, ved at efterprøve uddataene med mindst 6 måneders mellemrum.
 - c) Masse- og balancesystemer om bord. Luftfartsforetagendet skal indhente myndighedens godkendelse, hvis luftfartsforetagendet ønsker at anvende et computersystem om bord for masse- og balanceværdier som primær kilde til afsendelse af flyvemaskiner.
 - d) Dataforbindelse. Når masse- og balancedokumentation sendes til flyvemaskiner via dataforbindelse, skal der på jorden forefindes kopi af den endelige masse- og balancedokumentation i den form, hvori den er godkendt af luftfartøjschefen.

SUBPART K

INSTRUMENTER OG UDSTYR

OPS 1.630

Generel indledning

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at en flyvning ikke påbegyndes, medmindre de instrumenter og det udstyr, der kræves i henhold til denne subpart, er
- 1) godkendt, bortset fra det i underpunkt c) angivne, og installeret i overensstemmelse med de gældende krav til instrumenter og udstyr inklusive minimumspræstationsnormen og de operationelle krav og luftdygtighedskravene og
 - 2) i funktionsdygtig stand til den type operation, der skal udføres, bortset fra det i MEL angivne (se OPS 1.030).
- b) Minimumspræstationsnormerne for instrumenter og udstyr er de normer, der er foreskrevet i de gældende European Technical Standard Orders (ETSO) som angivet i de gældende specifikationer vedrørende European Technical Standard Orders (CS-TSO), medmindre der foreskrives andre præstationsnormer i operations- eller luftdygtighedskodeksen. Instrumenter og udstyr, som på datoen for gennemførelsen af OPS opfylder andre konstruktions- og præstationsspecifikationer end ETSO, kan forblive i drift eller kan installeres, medmindre der i denne subpart er foreskrevet yderligere krav. Instrumenter og udstyr, der allerede er godkendt, skal ikke overholde en revideret ETSO eller en anden revideret specifikation end ETSO, medmindre der foreskrives et krav med tilbagevirkende kraft.
- c) Følgende elementer kræver ikke udstyrsgodkendelse:
- 1) sikringer omtalt i OPS 1.635
 - 2) stavlygter omtalt i OPS 1.640 a)4)
 - 3) en nøjagtig tidsmåler omtalt i OPS 1.650 b) og 1.652 b)
 - 4) kortholder omtalt i OPS 1.652 n)
 - 5) førstehjælpskasser omtalt i OPS 1.745
 - 6) medicinsk nødudstyr omtalt i OPS 1.755
 - 7) megafoner omtalt i OPS 1.810
 - 8) overlevelsesudstyr og pyroteknisk signaludstyr omtalt i OPS 1.835 a) og c) og
 - 9) drivankre og udstyr til fortøjning, forankring eller manøvrering af vandflyvemaskiner og amfibieflyvemaskiner på vand omtalt i OPS 1.840.
- d) Hvis et flyvebesætningsmedlem skal anvende et udstyr på sin plads under flyvningen, skal dette være nemt at betjene fra den pågældende plads. Hvis et og samme udstyr skal betjenes af mere end ét medlem af flyvebesætningen, skal det installeres, så det umiddelbart kan betjenes fra en given plads, hvorfra det bliver nødvendigt at betjene udstyret.
- e) De instrumenter, der anvendes af ethvert flyvebesætningsmedlem, skal være placeret således, at flyvebesætningsmedlemmet nemt kan se visningerne fra sin plads med mindst mulig ændring af den stilling og synslinje, som besætningsmedlemmet normalt indtager, når vedkommende ser fremad langs flyvevejen. Når et enkelt instrument i en flyvemaskine skal betjenes af mere end 1 medlem af flyvebesætningen, skal det være installeret således, at instrumentet er synligt fra hver relevant flyvebesætningsplads.

OPS 1.635

Udstyr til beskyttelse af kredsløb

Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, hvori der anvendes sikringer, medmindre der under flyvningen er reservesikringer til rådighed, som mindst svarer til 10 % af antallet af sikringer med hver nominel ydelse eller tre med hver nominel ydelse, afhængigt af hvilket antal der er størst.

OPS 1.640

Flyvemaskinens operationslys

Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, medmindre den er udstyret med følgende:

- a) Til flyvning om dagen
 - 1) antikollisionslyssystem
 - 2) lys, som leveres fra flyvemaskinens elektriske system, og som sikrer tilstrækkelig belysning af alle instrumenter og alt udstyr, der er vigtigt for en sikker operation af flyvemaskinen
 - 3) lys, som leveres fra flyvemaskinens elektriske system, og som sikrer belysning af alle passagerkabiner, og
 - 4) en stavlygte til hvert krævet besætningsmedlem, som er lettilgængelig for besætningsmedlemmerne, når de sidder på deres anviste pladser.
- b) Ved flyvning om natten, ud over det i ovenstående punkt a) angivne udstyr
 - 1) navigations/positionslys og
 - 2) to landingslys eller et enkelt lys med to glødetråde med separat strømtilførsel og
 - 3) lys, der overholder de internationale søvejsregler, såfremt flyvemaskinen er en vandflyvemaskine eller en amfibieflyvemaskine.

OPS 1.645

Vinduesviskere

Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine med en maksimal certificeret startmasse på mere end 5 700 kg, medmindre den på hver pilotplads er udstyret med en vinduesvisker eller tilsvarende anordning til at holde en del af forruden fri for nedbør.

OPS 1.650

VFR-flyvninger om dagen — Flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr

Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine om dagen i overensstemmelse med visuelflyveregler (VFR), medmindre den er udstyret med flyve- og navigationsinstrumenterne og det hertil knyttede udstyr, og medmindre, hvor dette er relevant, det sker på de i nedenstående underpunkter anførte betingelser:

- a) et magnetkompas
- b) en nøjagtig tidsmåler, som viser tiden i timer, minutter og sekunder
- c) en følsom trykhøjdemåler, der er kalibreret i fod med en underskalaindstilling, der er kalibreret i hektopascal/millibar, som kan indstilles til ethvert barometertryk, hvortil den sandsynligvis skal indstilles under flyvningen
- d) en flyvehastighedsmåler, der er kalibreret i knob
- e) en vertikal hastighedsmåler
- f) en drejningsviser og tværkraftmåler (turn and slip indicator) eller en drejningskoordinator med indbygget tværkraftmåler
- g) flyvestillingsindikator (kunstig horisont)
- h) en stabiliseret retningsindikator og
- i) et hjælpemiddel, som i cockpittet kan angive lufttemperaturen udenfor kalibreret i grader celsius.

- j) Ved flyvninger af en varighed, som ikke overstiger 60 minutter, som starter og lander på samme flyveplads, og som forbliver inden for 50 nm fra den pågældende flyveplads, kan alle de instrumenter, som foreskrives i ovenstående underpunkt f), g) og h) og nedenstående underpunkt k)4), k)5) og k)6), erstattes enten af en drejningsviser og tværkraftmåler eller af en drejningskoordinator med indbygget tværkraftmåler eller af såvel en flyvestillingsindikator som en tværkraftmåler.
- k) Når der kræves to piloter, skal andenpilotens plads have følgende særskilte instrumenter:
- 1) en følsom trykhøjdemåler, der er kalibreret i fod med en underskalaindstilling, der er kalibreret i hektopascal/millibar, som kan indstilles til ethvert barometertryk, hvortil den sandsynligvis skal indstilles under flyvningen
 - 2) en flyvehastighedsmåler, der er kalibreret i knob
 - 3) en vertikal hastighedsmåler
 - 4) en drejningsviser og tværkraftmåler (turn and slip indicator) eller en drejningskoordinator med indbygget tværkraftmåler
 - 5) en flyvestillingsindikator (kunstig horisont) og
 - 6) en stabiliseret retningsindikator.
- l) Hvert system til visning af flyvehastighed skal være udstyret med et opvarmet pitotrør eller tilsvarende anordning, der forhindrer funktionssvigt som følge af enten kondens eller isdannelse, for
- 1) flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg eller med en maksimal godkendt passagersædekfiguration på flere end 9
 - 2) flyvemaskiner, som den 1. april 1999 eller på en senere dato for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis.
- m) Når der kræves instrumenter i to eksemplarer, omfatter kravet særskilte displays for hver pilot og særskilte selektorer eller andet tilknyttet udstyr, hvor dette er relevant.
- n) Alle flyvemaskiner skal være udstyret med anordninger, som viser, når strømforsyningen til de krævede flyveinstrumenter er utilstrækkelig, og
- o) alle flyvemaskiner med sammentrykkelighedsbegrænsninger, som ikke på anden måde vises af de krævede flyvehastighedsmålere, skal være udstyret med en machtmåler ved hver pilotplads.
- p) Luftfartsforetagendet må ikke udføre VFR-flyvninger om dagen, medmindre flyvemaskinen er udstyret med hovedtelefoner med boommikrofon eller tilsvarende for hvert flyvebesætningsmedlem på cockpittjeneste.

OPS 1.652

IFR- eller natflyvninger — Flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr

Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine i overensstemmelse med instrumentflyvereglerne (IFR) eller om natten i overensstemmelse med visuelflyvereglerne (VFR), medmindre flyvemaskinen er udstyret med flyve- og navigationsinstrumenterne og det hertil knyttede udstyr og medmindre, hvor dette er relevant, det sker på de i nedenstående underpunkter anførte betingelser:

- a) et magnetkompas
- b) en nøjagtig tidsmåler, som viser tiden i timer, minutter og sekunder
- c) to følsomme trykhøjdemålere, der er kalibreret i fod med underskalaindstillinger, der er kalibreret i hektopascal/millibar, som kan indstilles til ethvert barometertryk, hvortil de sandsynligvis skal indstilles under flyvningen; disse højdemålere skal være forsynet med tromlehøjdemåler eller tilsvarende visning
- d) et system til visning af flyvehastighed med opvarmet pitotrør eller tilsvarende anordning, der forhindrer funktionssvigt som følge af enten kondens eller isdannelse, inklusive advarselsindikator, som viser svigt i pitotopvarmeren. Kravet om en advarselsindikator, der viser svigt i pitotopvarmeren, gælder ikke for flyvemaskiner, som har en maksimal godkendt passagersædekfiguration på 9 eller færre sæder eller en maksimal certificeret startmasse på 5 700 kg eller derunder, og som har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis inden den 1. april 1998

- e) en vertikal hastighedsmåler
 - f) en drejningsviser og tværkraftmåler
 - g) en flyvestillingsindikator (kunstig horisont)
 - h) en stabiliseret retningsindikator
 - i) et hjælpemiddel, som i cockpittet kan angive lufttemperaturen udenfor kalibreret i grader celsius, og
 - j) to uafhængige statiske trykssystemer, dog er det tilladt for propeldrevne flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på 5 700 kg eller derunder at have et statisk trykssystem og en alternativ kilde til statisk tryk.
 - k) Når der kræves to piloter, skal andenpilotens plads have følgende særskilte instrumenter:
 - 1) en følsom trykhøjdemåler, der er kalibreret i fod med en underskalaindstilling, der er kalibreret i hektopascal/millibar, som kan indstilles til ethvert barometertryk, hvortil den sandsynligvis skal indstilles under flyvningen, og som kan være en af de 2 højdemålere, der kræves i ovenstående underpunkt c), Disse højdemålere skal være forsynet med tromlehøjdemåler eller tilsvarende visning
 - 2) et system til visning af flyvehastighed med opvarmet pitotrør eller tilsvarende anordning, der forhindrer funktions-svigt som følge af enten kondens eller isdannelse, inklusive advarselsindikator, som viser svigt i pitotopvarmeren. Kravet om en advarselsindikator, der viser svigt i pitotopvarmeren, gælder ikke for flyvemaskiner, som har en maksimal godkendt passagersædekfiguration på 9 eller færre sæder eller en maksimal certificeret startmasse på 5 700 kg eller derunder, og som har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis inden den 1. april 1998
 - 3) en vertikal hastighedsmåler
 - 4) en drejningsviser og tværkraftmåler
 - 5) en flyvestillingsindikator (kunstig horisont) og
 - 6) en stabiliseret retningsindikator.
 - l) Flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse, som overstiger 5 700 kg, eller som har en maksimal godkendt passagersædekfiguration på flere end 9 sæder, skal være udstyret med en yderligere standby-flyvestillingsindikator (kunstig horisont), som kan betjenes fra begge pilotpladser, og som
 - 1) strømforsynes kontinuerligt under normal drift, og som efter totalt svigt i det normale elproduktionssystem strømforsynes fra en kilde, der er uafhængig af det normale elproduktionssystem
 - 2) fungerer pålideligt i mindst 30 minutter efter totalt svigt i det normale elproduktionssystem under hensyn til andre belastninger af nødstrømsforsyningen og til de operationelle procedurer
 - 3) fungerer uafhængigt af eventuelle andre systemer til visning af flyvestilling
 - 4) automatisk er operativ efter totalt svigt i det normale elproduktionssystem, og som
 - 5) er passende oplyst i alle faser af operationen
- bortset fra flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på 5 700 kg eller derunder, som allerede er registreret i en medlemsstat den 1. april 1995, og som er udstyret med en standby-flyvestillingsindikator på venstre instrumentbræt.
- m) Ved overholdelse af ovenstående underpunkt l) skal det være klart synligt for flyvebesætningen, når den i det pågældende underpunkt krævede standby-flyvestillingsindikator fungerer på nødstrøm. Hvis standby-flyvestillingsindikatoren har sin egen dedikerede strømforsyning, skal der være en tilknyttet indikation enten på instrumentet eller på instrumentbrættet, når denne strømforsyning er i brug.
 - n) En kortholder i en letlæselig position, som kan belyses med henblik på natflyvninger.
 - o) Hvis standby-instrumentssystemet til visning af flyvestilling er certificeret i henhold til CS 25.130b)4) eller tilsvarende, kan drejningsviserne og tværkraftmålerne (turn and slip indicators) erstattes af tværkraftmålere.
 - p) Når der kræves instrumenter i to eksemplarer, omfatter kravet særskilte displays til hver pilot og særskilte selektorer eller andet tilknyttet udstyr, hvor dette er relevant.

- q) Alle flyvemaskiner skal være udstyret med anordninger, som viser, når strømforsyningen til de krævede flyveinstrumenter er utilstrækkelig, og
- r) alle flyvemaskiner med sammentrykkelighedsbegrænsninger, som ikke på anden måde vises af de krævede flyvehastighedsmålere, skal være udstyret med en machtmåler ved hver pilotplads.
- s) Luftfartsforetagendet må ikke udføre IFR- eller natflyvninger, medmindre flyvemaskinen er udstyret med hovedtelefoner med boommikrofon eller tilsvarende for hvert flyvebesætningsmedlem på cockpittjeneste og en sendeknap på rattet til hver krævet pilot.

OPS 1.655

Yderligere udstyr ved enpilotflyvninger i henhold til IFR eller om natten

Luftfartsforetagendet må ikke udføre IFR-enpilotflyvninger, medmindre flyvemaskinen er udstyret med en autopilot med mindst højdehold og fast kursindstilling.

OPS 1.660

Højdevarslingssystem

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en turbinedrevet propelflyvemaskine med en maksimal certificeret startmasse, som overstiger 5 700 kg, eller som har en maksimal godkendt passagersædekfiguration på flere end 9 sæder, eller en turbojetdrevet flyvemaskine, medmindre den er udstyret med et højdevarslingssystem, som er i stand til

- 1) at advare flyvebesætningen, når flyvemaskinen nærmer sig en forudvalgt højde, og
- 2) at advare flyvebesætningen med mindst et lydsignal, når flyvemaskinen enten over eller under afviger fra en forudvalgt højde

dog bortset fra flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på 5 700 kg eller derunder og med en maksimal godkendt passagersædekfiguration på flere end 9 sæder, hvis første individuelle luftdygtighedsbevis er udstedt inden den 1. april 1972, og som allerede var registreret i en medlemsstat den 1. april 1995.

OPS 1.665

Ground proximity warning system (GPWS-system) og terrænadvarselssystem (Terrain Awareness and Warning System — TAWS-system)

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en turbinedrevet propelflyvemaskine med en maksimal certificeret startmasse, som overstiger 5 700 kg, eller som har en maksimal godkendt passagersædekfiguration på flere end 9 sæder, medmindre den er udstyret med et GPWS-system, der omfatter en funktion, der forud advarer om faren for terræn (Terrain Awareness and Warning System — TAWS).
- b) GPWS-systemet skal automatisk ved hjælp af lydsignaler, som kan suppleres med visuelle signaler, advare flyvebesætningen rettidigt og tydeligt om faldhastighed, terrænnærhed, højdetab efter start eller cirkling, ukorrekt landingskonfiguration og afvigelse fra den nedadgående glidevinkel.
- c) TAWS-systemet skal automatisk ved hjælp af visuelle signaler og lydsignaler og et TAWS-display forsyne flyvebesætningen med tilstrækkelig alarmeringstid til at forhindre begivenheder med kontrolleret flyvning ind i terræn, ligesom der skal være mulighed for visning af forudliggende hindringer samt indikation af grænsen for frigang af terræn.

OPS 1.668

Advarselssystem for kollisioner i luften (Airborne Collision Avoidance System — ACAS)

Luftfartsforetagendet må ikke operere en turbinedrevet propelflyvemaskine med en maksimal certificeret startmasse, som overstiger 5 700 kg, eller som har en maksimal godkendt passagersædekfiguration på flere end 19 sæder, medmindre den er udstyret med et advarselssystem for kollisioner i luften med et minimumspræstationsniveau på mindst ACAS II.

OPS 1.670

Vejrradarudstyr under flyvning

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere
 - 1) en trykreguleret flyvemaskine eller
 - 2) en ikke-trykreguleret flyvemaskine, som har en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg, eller
 - 3) en ikke-trykreguleret flyvemaskine med en maksimal godkendt passagersædekfiguration på flere end 9 sæder, medmindre flyvemaskinen er udstyret med et vejrradarudstyr under flyvning, når den opereres om natten eller under instrumentvejrforhold i områder, hvor tordenvejr eller andre potentielt farlige vejrforhold, som kan opdages med en luftbåren vejradar, kan forventes at forekomme langs ruten.
- b) For trykregulerede propeldrevne flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på ikke over 5 700 kg og en maksimal godkendt passagersædekfiguration på ikke over 9 sæder kan vejrradarudstyr under flyvning erstattes af andet udstyr, som kan spore tordenvejr og andre potentielt farlige vejrforhold, der kan opdages med luftbåret vejrradarudstyr, under forudsætning af myndighedens godkendelse.

OPS 1.675

Udstyr til flyvning under forhold med isdannelse

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine under forhold med forventet eller faktisk isdannelse, medmindre flyvemaskinen er certificeret og udstyret til at operere under sådanne forhold.
- b) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine under forhold med forventet eller faktisk isdannelse om natten, medmindre flyvemaskinen er udstyret med en anordning, som kan belyse eller spore isdannelsen. Enhver form for belysning, som anvendes, skal være af en type, som ikke forårsager blænding eller refleksion, der kunne hæmme besætningsmedlemmerne i at udføre deres opgaver.

OPS 1.680

Udstyr til sporing af kosmisk stråling

Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine over 15 000 m (49 000 ft), medmindre den er udstyret med et instrument til fortløbende at måle og vise dosishastigheden af den samlede kosmiske stråling, som modtages (dvs. den samlede ionisering og neutronstråling af galaktisk eller solarisk oprindelse) og den kumulative dosis på hver flyvning.

OPS 1.685

Flyvebesætningens interne samtaleanlæg

Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, på hvilken der kræves en flyvebesætning på mere end ét medlem, medmindre flyvemaskinen er udstyret med et internt samtaleanlæg til flyvebesætningen, inklusive hovedtelefoner og mikrofoner, som ikke er håndholdte, til brug for alle medlemmer af flyvebesætningen.

OPS 1.690

Internt samtaleanlæg til besætningsmedlemmerne

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine med en maksimal certificeret startmasse over 15 000 kg eller en maksimal godkendt passagersædekfiguration på flere end 19 sæder, medmindre flyvemaskinen er udstyret med et internt samtaleanlæg til besætningsmedlemmerne; undtaget herfra er flyvemaskiner, som inden den 1. april 1965 for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis, og som allerede var registreret i en medlemsstat den 1. april 1995.
- b) Det i dette punkt krævede samtaleanlæg til besætningsmedlemmerne skal
 - 1) fungere uafhængigt af højtaleranlægget, dog bortset fra opkaldsstation, hovedtelefoner, mikrofoner, omkoblere og signalanordninger

- 2) være et hjælpemiddel til tovejskommunikation mellem cockpittet og
 - i) hver passagerkabine
 - ii) hvert pantry, der er placeret andre steder end på passagerdækniveau, og
 - iii) hver fjerntliggende besætningskabine, som ikke befinder sig på passagerdækket, og som ikke er lettilgængelig fra en passagerkabine
- 3) være lettilgængeligt, så det kan betjenes fra hver af de krævede flyvebesætningspladser i cockpittet
- 4) være lettilgængeligt, så det kan betjenes på de krævede kabinebesætningspladser, som ligger tæt på hver enkelt eller hvert par af nødudgange på gulvniveau
- 5) have et varslingsystem, der omfatter lydsignaler eller visuelle signaler, som kan anvendes af flyvebesætningsmedlemmer til at alarmere kabinebesætningen og af kabinebesætningsmedlemmer til at alarmere flyvebesætningen
- 6) have en anordning, så modtageren af et opkald kan afgøre, om det er et normalt opkald eller et nødopkald, og
- 7) på jorden være et hjælpemiddel til tovejskommunikation mellem jordpersonalet og mindst to flyvebesætningsmedlemmer.

OPS 1.695

Højtaleranlæg

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine med en maksimal godkendt passagersædekfiguration på flere end 19 sæder, medmindre der er installeret et højtaleranlæg.
- b) Det i dette punkt krævede højtaleranlæg skal
 - 1) fungere uafhængigt af de interne samtaleanlæg, dog bortset fra opkaldsstation, hovedtelefoner, mikrofoner, omkoblere og signalanordninger
 - 2) være lettilgængeligt, så det umiddelbart kan betjenes fra hver af de krævede flyvebesætningspladser
 - 3) for hver krævet passagernødudgang på gulvniveau, som har et tilstødende kabinebesætningssæde, have en mikrofon, som er lettilgængelig for det siddende kabinebesætningsmedlem, dog kan én mikrofon betjene mere end én udgang under forudsætning af, at udgangenes nærhed muliggør verbal kommunikation uden hjælpemidler mellem siddende kabinebesætningsmedlemmer
 - 4) kunne betjenes inden for 10 sekunder af et kabinebesætningsmedlem på hver af de pladser i kabinen, hvorfra der er adgang til at betjene anlægget, og
 - 5) kunne høres og være forståeligt på alle passagersæder, toiletter og kabinebesætningssæder og arbejdspladser.

OPS 1.700

Cockpit voice rekordere-1

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, som har fået udstedt det første individuelle luftdygtighedsbevis den 1. april 1998 eller derefter, og som
 - 1) er en turbinedrevet flermotoret flyvemaskine med en maksimal godkendt passagersædekfiguration på flere end 9 sæder, eller
 - 2) har en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kgmedmindre flyvemaskinen er udstyret med en cockpit voice rekorder, som med henvisning til en tidsskala rekorderer
 - i) talekommunikation, som sendes fra eller modtages i cockpittet via radio
 - ii) det auditive miljø i cockpittet, herunder uden afbrydelse de lydsignaler, der modtages fra hver boom- og maske-mikrofon i brug

- iii) flyvebesætningsmedlemmernes talekommunikation i cockpittet ved hjælp af flyvemaskinens interne samtaleanlæg
 - iv) tale- eller lydsignaler, som identificerer navigations- eller indflyvningshjælpemidler, og som opfanges af en hovedtelefon eller højttaler, og
 - v) flyvebesætningsmedlemmernes talekommunikation i cockpittet ved hjælp af flyvemaskinens højttaleranlæg, hvis et sådant er installeret.
- b) Cockpit voice rekorderen skal være i stand til at bevare informationer, der er rekorderet i løbet af mindst de sidste 2 timer, hvor rekorderen er i brug, dog kan denne periode nedsættes til 30 minutter for flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på 5 700 kg eller derunder.
- c) Cockpit voice rekorderen skal automatisk begynde at rekordere, før flyvemaskinen ved egen kraft bevæger sig, og skal fortsætte med at rekordere indtil flyvningens afslutning, når flyvemaskinen ikke længere er i stand til at bevæge sig ved egen kraft. Endvidere skal cockpit voice rekorderen, afhængigt af tilgængeligheden af elektrisk strøm, begynde at rekordere så tidligt som muligt under cockpitchecks før motorstart ved flyvningens begyndelse indtil cockpitchecks umiddelbart efter motorstandsning ved flyvningens afslutning.
- d) Cockpit voice rekorderen skal have en anordning, som medvirker til at lokalisere den pågældende rekorder i vand.

OPS 1.705

Cockpit voice rekordere-2

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en turbinedreven flermotoret flyvemaskine, som har fået udstedt det første individuelle luftdygtighedsbevis den 1. januar 1990 eller derefter frem til og med den 31. marts 1998, og som har en maksimal certificeret startmasse på 5 700 kg eller derunder og en maksimal godkendt passagersædekfiguration på flere end 9 sæder, medmindre flyvemaskinen er udstyret med en cockpit voice rekorder, som rekorderer
- 1) talekommunikation, som sendes fra eller modtages i cockpittet via radio
 - 2) det auditive miljø i cockpittet, herunder, hvor det er gennemførligt, uden afbrydelse de lydsignaler, der modtages fra hver boom- og maskemikrofon i brug
 - 3) flyvebesætningsmedlemmernes talekommunikation i cockpittet ved hjælp af flyvemaskinens interne samtaleanlæg
 - 4) tale- eller lydsignaler, som identificerer navigations- eller indflyvningshjælpemidler, og som opfanges af en hovedtelefon eller højttaler, og
 - 5) flyvebesætningsmedlemmernes talekommunikation i cockpittet ved hjælp af flyvemaskinens højttaleranlæg, hvis et sådant er installeret.
- b) Cockpit voice rekorderen skal være i stand til at bevare informationer, der er rekorderet i løbet af mindst de sidste 30 minutter, hvor rekorderen er i brug.
- c) Cockpit voice rekorderen skal begynde at rekordere, før flyvemaskinen ved egen kraft bevæger sig, og skal fortsætte med at rekordere indtil flyvningens afslutning, når flyvemaskinen ikke længere er i stand til at bevæge sig ved egen kraft. Endvidere skal cockpit voice rekorderen, afhængigt af tilgængeligheden af elektrisk strøm, begynde at rekordere så tidligt som muligt under cockpitchecks før flyvningen indtil cockpitchecks umiddelbart efter motorstandsning ved flyvningens afslutning.
- d) Cockpit voice rekorderen skal have en anordning, som medvirker til at lokalisere den pågældende rekorder i vand.

OPS 1.710

Cockpit voice rekordere-3

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg, som har fået udstedt det første individuelle luftdygtighedsbevis før den 1. april 1998, medmindre flyvemaskinen er udstyret med en cockpit voice rekorder, som rekorderer
- 1) talekommunikation, som sendes fra eller modtages i cockpittet via radio
 - 2) det auditive miljø i cockpittet

- 3) flyvebesætningsmedlemmernes talekommunikation i cockpittet ved hjælp af flyvemaskinens interne samtaleanlæg
 - 4) tale- eller lydsignaler, som identificerer navigations- eller indflyvningshjælpemidler, og som opfanges af en hovedtelefon eller højttaler, og
 - 5) flyvebesætningsmedlemmernes talekommunikation i cockpittet ved hjælp af flyvemaskinens højttaleranlæg, hvis et sådant er installeret.
- b) Cockpit voice rekorderen skal være i stand til at bevare informationer, der er rekorderet i løbet af mindst de sidste 30 minutter, hvor rekorderen er i brug.
- c) Cockpit voice rekorderen skal begynde at rekordere, før flyvemaskinen ved egen kraft bevæger sig, og skal fortsætte med at rekordere indtil flyvningens afslutning, når flyvemaskinen ikke længere er i stand til at bevæge sig ved egen kraft.
- d) Cockpit voice rekorderen skal have en anordning, som medvirker til at lokalisere den pågældende rekorder i vand.

OPS 1.715

Flyvedatarekordere–1

(Se bilag 1 til OPS 1.715)

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, som har fået udstedt det første individuelle luftdygtighedsbevis den 1. april 1998 eller derefter, og som
- 1) er en turbinedrevet flermotoret flyvemaskine med en maksimal godkendt passagersædekfiguration på flere end 9 sæder, eller
 - 2) har en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg
- medmindre flyvemaskinen er udstyret med en flyvedatarekorder, som benytter en digital metode til rekordering og lagring af data og omfatter et system til hurtig fremhentning af disse data fra lagringsmediet.
- b) Flyvedatarekorderen skal være i stand til at bevare data, der er rekorderet i løbet af mindst de sidste 25 timer, hvor rekorderen er i brug, dog kan denne periode nedsættes til 10 timer for flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på 5 700 kg eller derunder.
- c) Flyvedatarekorderen skal med henvisning til en tidsskala rekordere
- 1) de parametre, der er nævnt i tabel A1 eller A2 i bilag 1 til OPS 1.715, alt efter hvad der er relevant
 - 2) for flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på over 27 000 kg, de yderligere parametre, der er nævnt i tabel B i bilag 1 til OPS 1.715
 - 3) for de i a) ovenfor angivne flyvemaskiner, eventuelle dedicerede parametre i relation til nye eller unikke konstruktioner eller operationelle egenskaber ved flyvemaskinen, således som fastlagt af myndigheden under typecertificering eller supplerende typecertificering, og
 - 4) for flyvemaskiner udstyret med et elektronisk displaysystem, de parametre, der er nævnt i tabel C i bilag 1 til OPS 1.715; for flyvemaskiner, som for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis inden den 20. august 2002, behøver de parametre, for hvilke
 - i) sensoren ikke er tilgængelig, eller
 - ii) flyvemaskinesystemet eller det udstyr, der genererer dataene, skal ændres, eller
 - iii) signalerne ikke er kompatible med rekorderingssystemetdog ikke rekorderes, hvis de kan accepteres af myndigheden.

- d) Der skal indhentes data fra luftfartøjskilder, som muliggør nøjagtig korrelation med de informationer, der vises for flyvebesætningen.
- e) Flyvedatarekorderen skal automatisk begynde at rekordere data, før flyvemaskinen ved egen kraft er i stand til at bevæge sig, og skal automatisk stoppe, efter at flyvemaskinen er ude af stand til at bevæge sig ved egen kraft.
- f) Flyvedatarekorderen skal have en anordning, som medvirker til at lokalisere den pågældende rekorder i vand.
- g) Flyvemaskiner, som første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 1. april 1998 eller senere, men ikke senere end 1. april 2001, behøver ikke overholde OPS 1.715 c), hvis myndigheden godkender det, dersom
 - 1) overensstemmelse med OPS 1.715 c) ikke kan opnås uden omfattende ændring af flyvemaskinesystemer og -udstyr, bortset fra flyvedatarekorder-systemet, og
 - 2) flyvemaskinen er i overensstemmelse med OPS 1.715 c), idet parameter 15b i tabel A i bilag 1 til OPS 1.720 dog ikke behøver at blive rekorderet.

OPS 1.720

Flyvedatarekordere-2

(se bilag 1 til OPS 1.720)

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, som har fået udstedt det første individuelle luftdygtighedsbevis den 1. juni 1990 eller derefter frem til og med den 31. marts 1998, og som har en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg, medmindre flyvemaskinen er udstyret med en flyvedatarekorder, som benytter en digital metode til rekordering og lagring af data, og omfatter et system til hurtig fremhentning af disse data fra lagringsmediet.
- b) Flyvedatarekorderen skal være i stand til at bevare de rekorderede data i løbet af mindst de sidste 25 timer, hvor rekorderen er i brug.
- c) Flyvedatarekorderen skal med henvisning til en tidsskala rekordere
 - 1) de parametre, der er nævnt i tabel A i bilag 1 til OPS 1.720, og
 - 2) for flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på over 27 000 kg, de yderligere parametre, der er nævnt i tabel B i bilag 1 til OPS 1.720.
- d) For flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på 27 000 kg eller derunder behøver parameter 14 og 15b i tabel A i bilag 1 til OPS 1.720 ikke at blive rekorderet, hvis det kan accepteres af myndigheden, og hvis en af de følgende betingelser er opfyldt:
 - 1) Sensoren er ikke umiddelbart tilgængelig.
 - 2) Der er ikke tilstrækkelig kapacitet til rådighed i flyverekorder-systemet.
 - 3) Det er nødvendigt at foretage en ændring i det udstyr, der genererer dataene.
- e) For flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på over 27 000 kg, behøver følgende parametre ikke at blive rekorderet, hvis det kan accepteres af myndigheden: 15b i tabel A i bilag 1 til OPS 1.720, og 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 og 31 i tabel B i bilag 1, hvis en af følgende betingelser er opfyldt:
 - 1) Sensoren er ikke umiddelbart tilgængelig.
 - 2) Der er ikke tilstrækkelig kapacitet til rådighed i flyverekorder-systemet.
 - 3) Det er nødvendigt at foretage en ændring i det udstyr, der genererer dataene.
 - 4) Navigationsdatasignalerne (NAV-frekvensvalg, DME-afstand, breddegrad, længdegrad, jordhastighed og fremdrift) foreligger ikke i digital form.

- f) Individuelle parametre, der kan udledes ved beregning af de øvrige rekorderede parametre, behøver ikke at rekorderes, hvis det kan accepteres af myndigheden.
- g) Der skal indhentes data fra luftfartøjskilder, som muliggør nøjagtig korrelation med de informationer, der vises for flyvebesætningen.
- h) Flyvedatarekorderen skal begynde at rekordere data, før flyvemaskinen ved egen kraft er i stand til at bevæge sig, og skal stoppe, efter at flyvemaskinen er ude af stand til at bevæge sig ved egen kraft.
- i) Flyvedatarekorderen skal have en anordning, som medvirker til at lokalisere den pågældende rekorder i vand.

OPS 1.725

Flyvedatarekordere-3

(se bilag 1 til OPS 1.725)

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine med turbinemotor, som har fået udstedt det første individuelle luftdygtighedsbevis før 1. juni 1990, og som har en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg, medmindre flyvemaskinen er udstyret med en flyvedatarekorder, som benytter en digital metode til rekordering og lagring af data og omfatter et system til hurtig fremhentning af disse data fra lagringsmediet.
- b) Flyvedatarekorderen skal være i stand til at bevare data, der er rekorderet i løbet af mindst de sidste 25 timer, hvor rekorderen er i brug.
- c) Flyvedatarekorderen skal med henvisning til en tidsskala rekordere
 - 1) de parametre, der er nævnt i tabel A i bilag 1 til OPS 1.725, og
 - 2) for flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på over 27 000 kg, som er af en type, som først er type-certificeret efter den 30. september 1969, de yderligere parametre fra 6 til 15b i tabel B i bilag 1 til OPS 1.725 i dette afsnit. Parameter 13, 14 og 15b i tabel B i bilag 1 til OPS 1.725 behøver ikke at rekorderes, hvis det kan accepteres af myndigheden, og hvis en af følgende betingelser er opfyldt:
 - i) sensoren er ikke umiddelbart tilgængelig
 - ii) der er ikke tilstrækkelig kapacitet til rådighed i flyverekorder-systemet
 - iii) det er nødvendigt at foretage en ændring i det udstyr, der genererer dataene, og
 - 3) når der er tilstrækkelig kapacitet til rådighed i et flyverekorder-system, når sensoren er umiddelbart tilgængelig og det ikke er nødvendigt at foretage ændring i det udstyr, der genererer dataene:
 - i) for flyvemaskiner, der har fået udstedt det første individuelle luftdygtighedsbevis den 1. januar 1989 eller derefter, og som har en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg, men højst 27 000 kg, parametrene 6 til 15b i tabel B i bilag 1 til OPS 1.725, og
 - ii) for flyvemaskiner, der har fået udstedt det første individuelle luftdygtighedsbevis den 1. januar 1987 eller derefter, og som har en maksimal certificeret startmasse på over 27 000 kg, de resterende parametre i tabel B i bilag 1 til OPS 1.725.
- d) Individuelle parametre, der kan udledes ved beregning af de øvrige rekorderede parametre, behøver ikke at rekorderes, hvis det kan accepteres af myndigheden.
- e) Der skal indhentes data fra luftfartøjskilder, som muliggør nøjagtig korrelation med de informationer, der vises for flyvebesætningen.
- f) Flyvedatarekorderen skal begynde at rekordere data, før flyvemaskinen ved egen kraft er i stand til at bevæge sig, og skal stoppe, efter at flyvemaskinen er ude af stand til at bevæge sig ved egen kraft.
- g) Flyvedatarekorderen skal have en anordning, som medvirker til at lokalisere den pågældende rekorder i vand.

OPS 1.727

Kombinationsrekorder

- a) Kravene til cockpit voice rekorder og flyvedatarekorder kan opfyldes således:
- 1) én kombinationsrekorder, hvis flyvemaskinen kun skal være udstyret med en cockpit voice rekorder eller en flyvedatarekorder, eller
 - 2) én kombinationsrekorder, hvis flyvemaskinen, med en maksimal certificeret startmasse på 5 700 kg eller derunder skal være udstyret med en cockpit voice rekorder og en flyvedatarekorder, eller
 - 3) to kombinationsrekorder, hvis flyvemaskinen med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg skal være udstyret med en cockpit voice rekorder og en flyvedatarekorder.
- b) En kombinationsrekorder er en flyvedatarekorder, der rekorderer
- 1) al talekommunikation og auditivt miljø, som kræves i afsnittet om cockpit voice rekorder, og
 - 2) alle de parametre, der kræves i afsnittet om flyvedatarekorder, og med de samme specifikationer, som krævet i disse afsnit.

OPS 1.730

Sæder, sikkerhedsbælter, sikkerhedsseler og fastspændingsanordninger til børn

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, medmindre den er udstyret med
- 1) et sæde eller en køje til hver person, som er to år eller derover
 - 2) et sikkerhedsbælte med eller uden diagonal skulderrem eller en sikkerhedssele til brug i hvert passagersæde til hver passager, som er 2 år eller derover
 - 3) et ekstra sløjfebælte eller anden fastspændingsanordning til hvert spædbarn
 - 4) bortset fra bestemmelsen i nedenstående underpunkt b), et sikkerhedsbælte med skulderseler på hvert flyvebesætningsæde og på ethvert sæde ved siden af et pilotsæde, som skal omfatte en anordning, der automatisk fastholder den siddende persons torso i tilfælde af hurtig hastighedsnedsættelse
 - 5) bortset fra bestemmelsen i nedenstående underpunkt b), et sikkerhedsbælte med skulderseler på hvert kabinebesætningsæde og observatørsæde. Dette krav udelukker dog ikke, at passagersæder kan anvendes af kabinebesætningsmedlemmer, som medbringes ud over den krævede kabinebesætning, og
 - 6) sæder til kabinebesætningsmedlemmer, som er placeret tæt ved de krævede nødudgange på gulvniveau, dog således, at andre placeringer kan godkendes, såfremt placeringen af kabinebesætningsmedlemmer andre steder ville fremme evakuering af passagerer i en nødsituation. Disse sæder skal vende fremad eller bagud inden for 15° af flyvemaskinens længdeakse.
- b) Alle sikkerhedsbælter med skulderseler skal have ét enkelt udløsningspunkt.
- c) Et sikkerhedsbælte med en diagonal skulderrem til flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på ikke over 5 700 kg eller et sikkerhedsbælte til flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på ikke over 2 730 kg kan tillades i stedet for et sikkerhedsbælte med skulderseler, såfremt det ikke med rimelighed er muligt at montere sidstnævnte.

OPS 1.731

Skiltene »spænd sikkerhedsbæltet« og »rygning forbudt«

Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, hvis ikke alle passagersæder er synlige fra cockpittet, medmindre flyvemaskinen er udstyret med en anordning, som viser alle passagerer og kabinebesætningsmedlemmer, hvornår sikkerhedsbælterne skal være spændt, og hvornår rygning er forbudt.

OPS 1.735

Indvendige døre og forhæng

Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, medmindre følgende udstyr er installeret:

- a) i en flyvemaskine med en maksimal godkendt passagersædekfiguration på flere end 19 passagerer en dør mellem passagerkabinen og cockpittet med et skilt med »kun adgang for besætningsmedlemmer« og en låseanordning, som forhindrer, at passagerer åbner døren uden tilladelse fra et medlem af flyvebesætningen
- b) en anordning til åbning af hver af de døre, der adskiller en passagerkabine fra en anden kabine, som er forsynet med nødudgange. Åbningsanordningen skal være lettilgængelig
- c) hvis det er nødvendigt at gå gennem en døråbning eller et forhæng, som adskiller passagerkabinen fra andre områder, for at nå til en påbudt nødudgang fra et givet passagersæde, skal døren eller forhænget have en anordning, som fastholder den/det i åben stilling
- d) et skilt på hver af de indvendige døre eller ved siden af et forhæng, som giver adgang til en passagernødudgang, hvorpå det angives, at døren/forhænget skal være fastholdt i åben stilling under start og landing, og
- e) en anordning, som gør det muligt for ethvert besætningsmedlem at låse enhver dør op, som normalt er tilgængelig for passagerer, og som kan låses af passagerer.

OPS 1.745

Førstehjælpsskasser

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, medmindre den er udstyret med lettilgængelige førstehjælpsskasser i følgende antal:

Antal passagersæder installeret	Krævet antal førstehjælpsskasser
0 til 99	1
100 til 199	2
200 til 299	3
300 eller derover	4

- b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at førstehjælpsskasserne

- 1) regelmæssigt inspiceres for så vidt muligt at fastslå, om indholdet fortsat er i den stand, der kræves til det tilsigtede formål, og
- 2) regelmæssigt suppleres op i overensstemmelse med instruktionerne på disses etiketter, eller som forholdene tilsiger.

OPS 1.755

Medicinsk nødudstyr

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine med en maksimal godkendt passagersædekfiguration på flere end 30 sæder, medmindre flyvemaskinen er udstyret med medicinsk nødudstyr, hvis et givet punkt af den planlagte rute ligger mere end 60 minutters flyvetid (ved normal marchfart) fra en flyveplads, hvor der kunne forventes at være kvalificeret lægehjælp til rådighed.
- b) Luftfartøjschefen skal sikre, at der kun indgives lægemidler af kvalificerede læger, sygeplejerske eller tilsvarende kvalificeret personale.

- c) Betingelser for medbringelse
- 1) det medicinske nødudstyr skal være støv- og fugttæt og skal medbringes under sikkerhedsforanstaltninger, om muligt i cockpittet, og
 - 2) luftfartsforetagendet skal sikre, at det medicinske nødudstyr:
 - i) regelmæssigt inspiceres for så vidt muligt at fastslå, om indholdet fortsat er i den stand, der kræves til det tilsigtede formål, og
 - ii) regelmæssigt suppleres op i overensstemmelse med instruktionerne på etiketterne, eller som forholdene tilsiger.

OPS 1.760

Førstehjælpsilt

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en trykreguleret flyvemaskine ved højder over 25 000 ft, hvor der kræves et kabinebesætningsmedlem om bord, medmindre flyvemaskinen er udstyret med en forsyning af ufortyndet ilt til passagerer, som af fysiologiske årsager måtte have behov for ilt efter trykfald i kabinen. Iltmængden skal beregnes ved hjælp af en gennemsnitlig gennemstrømningsmængde på mindst 3 liter Standard Temperature Pressure Dry (STPD)/minut/person, som tilføres under hele flyvningen efter trykfald i kabinen ved kabinetrykhøjder på over 8 000 ft, for mindst 2 % af de befordrede passagerer men i intet tilfælde for mindre end én person. Der skal forefindes et tilstrækkeligt antal dispenserenheder, men i intet tilfælde færre end to med en anordning, som sætter kabinebesætningen i stand til at anvende forsyningen.
- b) Den mængde førstehjælpsilt, der kræves ved en bestemt operation, skal bestemmes på grundlag af kabinetrykhøjder og flyvningens varighed i overensstemmelse med de operationelle procedurer, der er fastsat for hver operation og rute.
- c) Iltudstyret, hvormed flyvemaskinen er udstyret, skal være i stand til at generere en massestrøm til hver bruger på mindst fire liter pr. minut, STPD. Der kan anvendes anordninger til at sænke strømmen til ikke under to liter pr. minut, STPD, ved en given højde.

OPS 1.770

Supplerende ilt — Trykregulerede flyvemaskiner

(se bilag 1 til OPS 1.770)

- a) Generelt
 - 1) Luftfartsforetagendet må ikke operere en trykreguleret flyvemaskine ved trykhøjder på over 10 000 ft, medmindre der er supplerende iltudstyr til rådighed, som er i stand til at lagre og afgive den i dette punkt foreskrevne ilttilførsel.
 - 2) Den krævede mængde supplerende ilt bestemmes på grundlag af kabinetrykhøjden, flyvningens varighed og den antagelse, at der vil forekomme svigt i kabinetrykket ved den højde eller på det punkt af flyvningen, som er mest kritisk ud fra synspunktet om iltbehov, og at flyvemaskinen efter dette svigt i overensstemmelse med de i flyvehåndbogen angivne nødprocedurer vil stige ned til en højde, som er sikker for den rute, der skal flyves, og som muliggør fortsat sikker flyvning og landing.
 - 3) Efter svigt i kabinetrykket skal kabinetrykhøjden anses for at være den samme som flyvemaskinens trykhøjde, medmindre det over for myndigheden påvises, at et muligt svigt i kabine- eller tryksystemet ikke vil medføre, at kabinetrykhøjden er lig med flyvemaskinens trykhøjde over havets overflade. Den påviste maksimale kabinetrykhøjde kan under disse omstændigheder anvendes som grundlag for bestemmelsen af ilttilførslen.
- b) Krav til iltudstyr og ilttilførsel
 - 1) Flyvebesætningsmedlemmer
 - i) Hvert medlem af flyvebesætningen, som gør tjeneste i cockpittet, skal tilføres supplerende ilt i overensstemmelse med bilag 1. Hvis alle siddende personer i cockpitsæder tilføres ilt fra flyvebesætningens iltforsyningskilde, skal de med hensyn til ilttilførsel betragtes som flyvebesætningsmedlemmer, der gør tjeneste i cockpittet. Siddende personer i cockpitsæder, som ikke tilføres ilt fra cockpitbesætningens iltforsyningskilde, skal med hensyn til ilttilførsel betragtes som passagerer.

- ii) Flyvebesætningsmedlemmer, som ikke er omfattet af ovenstående underpunkt b)1)i), skal med hensyn til ilttilførsel betragtes som passagerer.
 - iii) Der skal være placeret iltmasker, som er inden for flyvebesætningsmedlemmernes umiddelbare rækkevidde, når de befinder sig på deres anviste tjenesteplads.
 - iv) Iltmasker til brug for flyvebesætningsmedlemmer i trykregulerede flyvemaskiner, som opererer over 25 000 ft, skal være en masketype til hurtig iførelse.
- 2) Kabinebesætningsmedlemmer, yderligere besætningsmedlemmer og passagerer
- i) Kabinebesætningsmedlemmer og passagerer skal tilføres supplerende ilt i overensstemmelse med bilag 1, medmindre nedenstående underpunkt v) finder anvendelse. Kabinebesætningsmedlemmer, som befordres ud over det krævede mindsteantal af kabinebesætningsmedlemmer, og yderligere besætningsmedlemmer skal med hensyn til ilttilførsel betragtes som passagerer.
 - ii) Flyvemaskiner, der er beregnet til at operere ved trykhøjder på over 25 000 ft, skal være udstyret med tilstrækkelige reserveudtag og masker og/eller et tilstrækkeligt antal bærbare iltenheder med masker til brug for alle de krævede kabinebesætningsmedlemmer. Reserveudtagene og/eller de bærbare iltenheder skal være jævnt fordelt i hele kabinen for at sikre, at der umiddelbart er ilt til rådighed for hvert krævet kabinebesætningsmedlem uanset medlemmets placering på det tidspunkt, hvor kabinetrykket svigter.
 - iii) Flyvemaskiner, som er beregnet til at operere ved trykhøjder på over 25 000 ft, skal være udstyret med en iltdispenserenhed, som er forbundet med iltforsyningsterminaler, der er umiddelbart til rådighed for hver enkelt siddende person, uanset hvor den pågældende sidder. Det samlede antal dispenserenheder og udtag skal overstige antallet af sæder med mindst 10 %. Reserveenhederne skal være jævnt fordelt i hele kabinen.
 - iv) Flyvemaskiner, som er beregnet til at operere ved trykhøjder på over 25 000 ft, eller som, når de opererer ved eller under 25 000 ft, ikke inden for 4 minutter kan stige sikkert ned til 13 000 ft, og hvis første individuelle luftdygtighedsbevis er udstedt den 9. november 1998 eller derefter, skal være udstyret med automatisk udfoldeligt iltudstyr, som er umiddelbart til rådighed for hver enkelt person, uanset hvor den pågældende sidder. Det samlede antal dispenserenheder og udtag skal overstige antallet af sæder med mindst 10 %. Reserveenhederne skal være jævnt fordelt i hele kabinen.
 - v) De i bilag 1 anførte krav til ilttilførsel for flyvemaskiner, som ikke er certificeret til at flyve ved højder over 25 000 ft, kan nedsættes til den samlede flyvetid ved kabinetrykhøjder på mellem 10 000 ft og 13 000 ft for alle de krævede kabinebesætningsmedlemmer og for mindst 10 % af passagererne, såfremt flyvemaskinen på alle punkter langs ruten, der skal flyves, er i stand til inden for 4 minutter at stige sikkert ned til en kabinetrykhøjde på 13 000 ft.

OPS 1.775

Supplerende ilt — Ikke-trykregulerede flyvemaskiner

(se bilag 1 til OPS 1.775)

a) Generelt

- 1) Luftfartsforetagendet må ikke operere en ikke-trykreguleret flyvemaskine ved højder over 10 000 ft, medmindre der er supplerende iltudstyr til rådighed, som er i stand til at lagre og afgive den foreskrevne ilttilførsel.
- 2) Mængden af supplerende ilt til livets opretholdelse, som kræves til en bestemt operation, skal bestemmes på grundlag af flyvehøjder og flyvnings varighed i overensstemmelse med de operationelle procedurer, der er fastsat for hver operation i driftshåndbogen, og med de ruter, der skal flyves, samt med de i driftshåndbogen angivne nødprocedurer.
- 3) En flyvemaskine, som er beregnet til at operere ved trykhøjder på over 10 000 ft, skal være udstyret med udstyr, som er i stand til at lagre og afgive den krævede ilttilførsel.

b) Krav til ilttilførsel

- 1) Flyvebesætningsmedlemmer. Hvert medlem af flyvebesætningen, som gør tjeneste i cockpittet, skal tilføres supplerende ilt i overensstemmelse med bilag 1. Hvis alle siddende personer i cockpitsæder tilføres ilt fra flyvebesætnings iltforsyningskilde, skal de med hensyn til ilttilførsel betragtes som flyvebesætningsmedlemmer, der gør tjeneste i cockpittet.
- 2) Kabinebesætningsmedlemmer, yderligere besætningsmedlemmer og passagerer. Kabinebesætningsmedlemmer og passagerer skal tilføres ilt i overensstemmelse med bilag 1. Kabinebesætningsmedlemmer, som befordres ud over det krævede mindsteantal af kabinebesætningsmedlemmer, og yderligere besætningsmedlemmer skal med hensyn til ilttilførsel betragtes som passagerer.

OPS 1.780

Besætningens udstyr til beskyttelse af åndedræt

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en trykreguleret flyvemaskine eller en ikke-trykreguleret flyvemaskine med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg eller med en maksimal godkendt passagersædekfiguration på flere end 19 sæder, medmindre
 - 1) flyvemaskinen har udstyr til at beskytte øjne, næse og mund på hvert flyvebesætningsmedlem, som gør tjeneste i cockpittet, og til at tilføre ilt i en periode på ikke under 15 minutter. Tilførslen til udstyret til beskyttelse af åndedrættet (Protective Breathing Equipment) (PBE) kan leveres af den supplerende ilt, som kræves i JAR-OPS 1.770 b) 1) eller OPS 1.775 b)1). Endvidere skal der, når flyvebesætningen består af mere end én person, og der ikke medføres et kabinebesætningsmedlem, medføres bærbart PBE til beskyttelse af ét flyvebesætningsmedlems øjne, næse og mund og til forsyning af indåndingsluft i en periode på ikke under 15 minutter, og
 - 2) flyvemaskinen har tilstrækkeligt bærbart PBE til at beskytte alle de krævede kabinebesætningsmedlemmers øjne, næse og mund og til at levere indåndingsluft i en periode på ikke under 15 minutter.
- b) PBE, der er beregnet til brug for flyvebesætningen, skal være praktisk placeret i cockpittet og være lettilgængeligt for omgående anvendelse af hvert af de krævede flyvebesætningsmedlemmer på deres anviste tjenestepladser.
- c) PBE, der er beregnet til brug af kabinebesætningen, skal være installeret ved siden af hvert af de krævede kabinebesætningsmedlemmers tjenesteplads.
- d) Der skal forefindes yderligere, lettilgængeligt bærbart PBE, som skal være placeret ved eller i tilknytning til de i OPS 1.790 c) og d) krævede manuelle ildslukkere, dog skal PBE'et, hvis ildslukkeren befinder sig inde i et lastrum, anbringes udenfor men ved siden af indgangen til det pågældende lastrum.
- e) PBE må, når det er i brug, ikke forhindre den kommunikation, der er foreskrevet i OPS 1.685, OPS 1.690, OPS 1.810 og OPS 1.850.

OPS 1.790

Manuelle ildslukkere

Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, medmindre der forefindes manuelle ildslukkere til brug i besætnings- og passagerkabiner samt, hvis dette er relevant, i lastrum og pantryer i overensstemmelse med følgende:

- a) arten og mængden af slukningsmidlet skal være egnet til de former for brand, som kan forventes at forekomme i den kabine eller det rum, hvor ildslukkeren efter hensigten skal anvendes, og skal med hensyn til personalekabiner minimere risikoen for koncentration af giftige luftarter
- b) der skal være mindst én manuel ildslukker, som indeholder halon 1211 (bromchlordifluormethan, CBrClF₂) eller tilsvarende som slukningsmiddel, praktisk placeret i cockpittet til brug for flyvebesætningen
- c) der skal være mindst en manuel ildslukker placeret i eller være lettilgængelig til brug fra hvert pantry, som ikke er placeret på hovedpassagerdækket
- d) der skal være mindst en lettilgængelig manuel ildslukker til rådighed til brug i hver klasse A eller klasse B last- eller bagagerum og i hver klasse E lastrum, hvortil besætningsmedlemmerne har adgang under flyvningen, og

- e) mindst nedenstående antal manuelle ildslukkere skal være praktisk placeret i passagerkabinen/-kabinerne:

Maksimal godkendt passagersædekfiguration	Antal ildslukkere
7 til 30	1
31 til 60	2
61 til 200	3
201 til 300	4
301 til 400	5
401 til 500	6
501 til 600	7
601 eller derover	8

Hvis der kræves to eller flere ildslukkere, skal disse være jævnt fordelt i passagerkabinen.

- f) Mindst én af de krævede ildslukkere, som er placeret i passagerkabinen i en flyvemaskine med en maksimal godkendt passagersædekfiguration på mindst 31 og ikke over 60 sæder, og mindst to af de ildslukkere, der er placeret i passagerkabinen i en flyvemaskine med en maksimal godkendt passagersædekfiguration på 61 eller flere sæder, skal indeholde halon 1211 (bromchlordifluormethan, CBrClF₃) eller tilsvarende som slukningsmiddel.

OPS 1.795

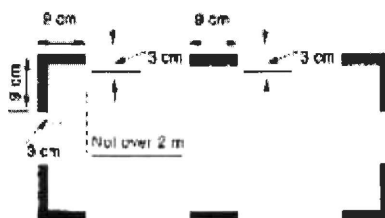
Katastrofeøkser og koben

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg eller med en maksimal godkendt passagersædekfiguration på flere end 9 sæder, medmindre flyvemaskinen er udstyret med mindst en katastrofeøkse eller et koben, som er placeret i cockpittet. Hvis den maksimale godkendte passagersædekfiguration er flere end 200 sæder, skal der medføres en yderligere katastrofeøkse eller et yderligere koben, som skal være placeret i eller i nærheden af det bageste pantryområde.
- b) Katastrofeøkser og koben, som er placeret i passagerkabinen, må ikke være synlige for passagererne.

OPS 1.800

Markering af brudpunkter

Såfremt der på flyvemaskinens fuselage findes områder, som er egnede til at blive gennembrudt af redningsmandskab, skal luftfartsforetagendet sikre, at sådanne områder er markeret som vist nedenfor. Markeringerne skal være røde eller gule, og de skal om nødvendigt have et hvidt omrids som kontrast til baggrunden. Hvis afstanden mellem hjørnemarkeringerne er på mere end 2 meter, skal der indsættes mellemliggende linjer på 9 cm × 3 cm, så der ikke er mere end 2 meter mellem tilgrænsende markeringer.



OPS 1.805

Midler til nødevakuering

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, hvor passagernødudgangens dørtrin
- 1) er mere end 1,83 meter (6 fod) over jorden, når flyvemaskinen står på jorden med landingsstellet sænket, eller
 - 2) ville være mere end 1,83 meter (6 fod) over jorden, efter at et eller flere af landingsstellets ben er brudt sammen eller ikke har sænket sig, og for hvilken der første gang er ansøgt om typecertifikat den 1. april 2000 eller derefter
- medmindre flyvemaskinen er udstyret med udstyr eller anordninger, som er til rådighed ved hver udgang, hvor underpunkt 1) eller 2) finder anvendelse, og som sætter passagerer og besætning i stand til at nå jorden sikkert i en nødsituation.
- b) Dette udstyr eller disse anordninger behøver ikke at findes ved udgange over vingen, hvis det specificerede sted på flyvemaskinekonstruktionen, hvor flugtvejen slutter, er mindre end 1,83 meter (6 fod) fra jorden, når flyvemaskinen står på jorden med landingsstellet sænket og klapperne i start- eller landingsposition, afhængigt af hvilken klapposition der er længst over jorden.
- c) I flyvemaskiner, for hvilke der kræves en særskilt nødudgang til flyvebesætningen, og
- 1) for hvilke nødudgangens laveste punkt er mere end 1,83 meter (6 fod) over jorden, når landingsstellet er sænket, eller
 - 2) for hvilke der første gang er ansøgt om typecertifikat den 1. april 2000 eller derefter, og hvor nødudgangen ville være mere end 1,83 meter (6 fod) over jorden, efter at et eller flere af landingsstellets ben er brudt sammen eller ikke har sænket sig
- skal der være en anordning, som bistår alle medlemmer af flyvebesætningen med at nå jorden sikkert i en nødsituation.

OPS 1.810

Megafoner

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine med en maksimal godkendt passagersædekfiguration på flere end 60 sæder, som befordrer en eller flere passagerer, medmindre den er udstyret med bærbare batteridrevne megafoner, som er lettilgængelige til brug for besætningsmedlemmerne under en nødevakuering, i følgende forhold:
- 1) for hvert passagerdæk:
- | Passagersædekfiguration | Antal krævede megafoner |
|-------------------------|-------------------------|
| 61 til 99 | 1 |
| 100 eller derover | 2 |
- 2) for flyvemaskiner med mere end et passagerdæk kræves der i alle tilfælde, når den samlede passagersædekfiguration er på flere end 60 sæder, mindst 1 megafon.

OPS 1.815

Nødbelysning

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en passagerflyvemaskine med en maksimal godkendt passagersædekfiguration på flere end 9 sæder, medmindre flyvemaskinen er udstyret med et nødbelysningssystem med uafhængig strømforsyning, som kan lette evakueringen af flyvemaskinen.
- 1) For flyvemaskiner med en maksimal godkendt passagersædekfiguration på flere end 19 sæder skal nødbelysningssystemet omfatte
 - i) kilder til almindelig kabinebelysning
 - ii) indvendig belysning i områder med nødudgange i gulvniveau og
 - iii) oplyste nødudgangsmarkeringer og lokaliseringsskilte.

- iv) For flyvemaskiner, for hvilke ansøgningen om typecertifikat eller tilsvarende er indsendt inden den 1. maj 1972, og ved flyvning om natten skal nødbelysningssystemet omfatte udvendig nødbelysning ved alle udgange over vingerne og ved udgange, hvor der kræves hjælpemidler til nedstigning.
 - v) For flyvemaskiner, for hvilke ansøgningen om typecertifikat eller tilsvarende er indsendt den 1. maj 1972 eller derefter, og ved flyvning om natten skal nødbelysningssystemet omfatte udvendig nødbelysning ved alle passagernødudgange.
 - vi) For flyvemaskiner, for hvilke typecertifikatet første gang er udstedt den 1. januar 1958 eller derefter, skal nødbelysningssystemet omfatte et gulvmonteret system til markering af nødflugtveje i passagerkabinen/-kabinerne.
- 2) For flyvemaskiner med en maksimal godkendt passagersædekfiguration på 19 eller færre sæder, og som er certificeret i overensstemmelse med certificeringsspecifikationerne i CS-25 eller CS-23 skal nødbelysningssystemet omfatte
- i) kilder til almindelig kabinebelysning
 - ii) indvendig belysning i nødudgangsområder og
 - iii) oplyste nødudgangsmarkeringer og lokaliseringsskilte.
- 3) For flyvemaskiner med en maksimal godkendt passagersædekfiguration på 19 eller færre sæder, og som ikke er certificeret i overensstemmelse med certificeringsspecifikationerne i CS-25 eller CS-23, skal nødbelysningssystemet omfatte kilder til almindelig kabinebelysning.
- b) Luftfartsforetagendet må ikke om natten operere en passagerflyvemaskine med en maksimal godkendt passagersædekfiguration på 9 eller færre sæder, medmindre den er udstyret med en kilde til almindelig kabinebelysning, der letter evakueringen af flyvemaskinen. Systemet kan omfatte loftsbelysning eller andre belysningskilder, som allerede er monteret på flyvemaskinen, og som er i stand til at forblive operative, efter at flyvemaskinens batteri er koblet fra.

OPS 1.820

Automatisk nødlokaliseringssender (Emergency Locator Transmitter)

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, som har fået udstedt det første individuelle luftdygtighedsbevis den 1. januar 2002 eller derefter, medmindre den er udstyret med en automatisk nødlokaliseringssender (ELT), som er i stand til at sende på 121,5 MHz og 406 MHz.
- b) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, som har fået udstedt det første individuelle luftdygtighedsbevis før den 1. januar 2002, medmindre den er udstyret med en automatisk nødlokaliseringssender (ELT), som er i stand til at sende på 121,5 MHz og 406 MHz.
- c) Luftfartsforetagendet skal sikre, at alle ELT'er, som er i stand til at sende på 406 MHz, er kodede i overensstemmelse med ICAO bilag 10 og er registreret hos den nationale myndighed, som er ansvarlig for at iværksætte eftersøgning og redning, eller hos en anden nærmere angivet myndighed.

OPS 1.825

Redningsveste

- a) Landflyvemaskiner. Luftfartsforetagendet må ikke operere en landflyvemaskine
 - 1) ved flyvning over vand og i en afstand af mere end 50 sømil fra kysten, eller
 - 2) ved start eller landing på en flyveplads, hvor start- eller indflyvningsbanen er placeret på en sådan måde over vand, at der i tilfælde af et uheld ville være sandsynlighed for nødlanding på vandetmedmindre flyvemaskinen er udstyret med redningsveste, som er forsynet med overlevelseslokaliseringslys, til hver person om bord. Hver redningsvest skal være anbragt i en position, som er lettilgængelig fra den persons sæde eller køje, til hvem vesten er beregnet. Redningsveste til børn kan erstattes af andre godkendte flydeanordninger, som er udstyret med overlevelseslokaliseringslys.
- b) Vandflyvemaskiner og amfibieflyvemaskiner. Luftfartsforetagendet må ikke operere en vandflyvemaskine eller en amfibieflyvemaskine på vand, medmindre flyvemaskinen er udstyret med redningsveste, der er forsynet med overlevelseslokaliseringslys, til hver person om bord. Hver redningsvest skal være anbragt i en position, som er lettilgængelig fra den persons sæde eller køje, til hvem vesten er beregnet. Redningsveste til børn kan erstattes af andre godkendte flydeanordninger, som er udstyret med overlevelseslokaliseringslys.

OPS 1.830

Redningsflåder og overlevelsels-ELT'er til længere flyvninger over vand

- a) På flyvninger over vand må luftfartsforetagendet ikke operere en flyvemaskine i en afstand fra land, som er egnet til nødlanding, som er større end svarende til:
- 1) 120 minutter ved marchfart eller 400 sømil, afhængigt af hvilken afstand der er kortest, for flyvemaskiner, som er i stand til at fortsætte flyvningen til en flyveplads med de(n) kritiske motor(er) ude af drift på et givet punkt langs ruten eller de planlagte omdirigeringer, eller
 - 2) 30 minutter ved marchfart eller 100 sømil, afhængigt af hvilken afstand der er kortest, for alle andre flyvemaskiner, medmindre der medføres det i nedenstående underpunkt b) og c) angivne udstyr.
- b) Tilstrækkelige redningsflåder til alle ombordværende. Medmindre der forefindes ekstra redningsflåder med tilstrækkelig kapacitet, skal den opdrifts- og siddepladskapacitet, der ligger ud over redningsflådernes nominelle kapacitet, kunne rumme alle ombordværende på flyvemaskinen i tilfælde af tab af én redningsflåde med den største nominelle kapacitet. Redningsflåderne skal være udstyret med
- 1) et overlevelselslokaliseringslys og
 - 2) redningsudstyr, inklusive de midler til opretholdelse af livet, som egner sig for den flyvning, der skal udføres, og
- c) mindst to nødlokaliseringsendere (ELT s)), som er i stand til at sende på de nødfrekvenser, der foreskrives i ICAO, bilag 10, bind V, kapitel 2.

OPS 1.835

Overlevelsesudstyr

Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine over områder, i hvilke eftersøgning og redning ville være specielt vanskelig, medmindre flyvemaskinen er udstyret med følgende:

- a) signaleringsudstyr, som kan frembringe de pyrotekniske nødsignaler, der er beskrevet i ICAO, bilag 2
- b) mindst én ELT s), som er i stand til at sende på de nødfrekvenser, der foreskrives i ICAO, bilag 10, bind V, kapitel 2, og
- c) yderligere overlevelsesudstyr til den rute, der skal flyves, under hensyn til antallet af personer om bord
- dog er det ikke nødvendigt at medføre det i underpunkt c) angivne udstyr, hvis flyvemaskinen enten
- 1) forbliver inden for en afstand fra et område, hvor eftersøgning og redning ikke er specielt vanskelig, svarende til
 - i) 120 minutter ved marchfart med én motor ude af drift for flyvemaskiner, som er i stand til at fortsætte flyvningen til en flyveplads med de(n) kritiske motor(er) ude af drift på et givet punkt langs ruten eller de planlagte omdirigeringer, eller
 - ii) 30 minutter ved marchfart for alle andre flyvemaskinereller
 - 2) for flyvemaskiner, som er certificeret i henhold til certificeringsspecifikationerne i CS-25 eller tilsvarende, en afstand, som ikke er længere end den afstand, der svarer til 90 minutter ved marchfart fra et område, som er egnet til udførelse af en nødlanding.

OPS 1.840

Vandflyvemaskiner og amfibieflyvemaskiner — Diverse udstyr

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en vandflyvemaskine eller en amfibieflyvemaskine på vandet, medmindre den er udstyret med
- 1) et drivanker og andet udstyr, som er nødvendigt for at lette fortøjning, forankring eller manøvrering af flyvemaskinen på vandet, og som er relevant for flyvemaskinens størrelse, vægt og betjeningssegenskaber, og
 - 2) udstyr til frembringelse af de lydsignaler, som foreskrives i de internationale søvejsregler, hvor dette er relevant.

Bilag 1 til OPS 1.715

Flyvedatarekordere-1 — Liste over parametre, der skal rekorderes

Tabel A1

Flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg

Note: Tallet i venstre kolonne angiver serienumre vist i EUROCAE-dokument ED55.

Nr.	Parameter
1.	Time or relative time count
2.	Pressure altitude
3.	Indicated airspeed
4.	Heading
5.	Normal acceleration
6.	Pitch attitude
7.	Roll attitude
8.	Manual radio transmission keying
9.	Propulsive thrust/ power on each engine and cockpit thrust/power lever position if applicable
10.	Trailing edge flap or cockpit control selection
11.	Leading edge flap or cockpit control selection
12.	Thrust reverse status
13.	Ground spoiler position and/or speed brake selection
14.	Total or outside air temperature
15.	Autopilot, autothrottle and AFCS mode and engagement status
16.	Longitudinal acceleration (body axis)
17.	Lateral acceleration

Tabel A2

Flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på 5 700 kg eller derunder

Note: Tallet i venstre kolonne angiver serienumre vist i EUROCAE-dokument ED55.

Nr.	Parameter
1.	Time or relative time count
2.	Pressure altitude
3.	Indicated airspeed
4.	Heading
5.	Normal acceleration
6.	Pitch attitude
7.	Roll attitude
8.	Manual radio transmission keying
9.	Propulsive thrust/ power on each engine and cockpit thrust/power lever position if applicable
10.	Trailing edge flap or cockpit control selection
11.	Leading edge flap or cockpit control selection

Nr.	Parameter
12.	Thrust reverse status
13.	Ground spoiler position and/or speed brake selection
14.	Total or outside air temperature.
15.	Autopilot/autothrottle engagement status
16.	Angle of attack (if a suitable sensor is available)
17.	Longitudinal acceleration (body axis)

Tabel B

Yderligere parametre for flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på over 27 000 kg

Note: Tallet i venstre kolonne angiver serienumre vist i EUROCAE-dokument ED55.

Nr.	Parameter
18.	Primary flight controls — control surface position and/or pilot input (pitch, roll, yaw)
19.	Pitch trim position
20.	Radio altitude
21.	Vertical beam deviation (ILS glide path or MLS elevation)
22.	Horizontal beam deviation (ILS localiser or MLS azimuth)
23.	Marker beacon passage
24.	Warnings
25.	Reserved (navigation receiver frequency selection is recommended)
26.	Reserved (DME distance is recommended)
27.	Landing gear squat switch status or air/ground status
28.	Ground proximity warning system
29.	Angle of attack
30.	Low pressure warning (hydraulic and pneumatic power)
31.	Groundspeed
32.	Landing gear or gear selector position

Tabel C

Flyvemaskiner udstyret med elektroniske displaysystemer

Note: Tallet i midterste kolonne angiver serienumre vist i EUROCAE-dokument ED55, tabel A1.5.

Nr.	Nr.	Parameter
33.	6	Selected barometric setting (each pilot station)
34.	7	Selected altitude
35.	8	Selected speed
36.	9	Selected mach
37.	10	Selected vertical speed
38.	11	Selected heading
39.	12	Selected flight path
40.	13	Selected decision height
41.	14	EFIS display format
42.	15	Multi function/engine/alerts display format

Bilag 1 til OPS 1.720

Flyvedatarekordere-2 — Liste over parametre, der skal rekorderes

Tabel A

Flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg

Nr.	Parameter
1.	Time or relative time count
2.	Pressure altitude
3.	Indicated airspeed
4.	Heading
5.	Normal acceleration
6.	Pitch attitude
7.	Roll attitude
8.	Manual radio transmission keying unless an alternate means to synchronise FDR and CVR recordings is provided
9.	Power on each engine
10.	Trailing edge flap or cockpit control selection
11.	Leading edge flap or cockpit control selection
12.	Thrust reverse position (for turbojet aeroplanes only)
13.	Ground spoiler position and/or speed brake selection
14.	Outside air temperature or total air temperature
15a	Autopilot engagement status
15b	Autopilot operating modes, autothrottle and AFCS systems engagement status and operating modes.

Tabel B

Yderligere parametre for flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på over 27 000 kg

Nr.	Parameter
16.	Longitudinal acceleration
17.	Lateral acceleration
18.	Primary flight controls — control surface position and/or pilot input (pitch, roll and yaw)
19.	Pitch trim position
20.	Radio altitude
21.	Glide path deviation
22.	Localiser deviation
23.	Marker beacon passage
24.	Master warning
25.	NAV 1 and NAV 2 frequency selection
26.	DME 1 and DME 2 distance
27.	Landing gear squat switch status

Nr.	Parameter
28.	Ground proximity warning system
29.	Angle of attack
30.	Hydraulics, each system (low pressure)
31.	Navigation data
32.	Landing gear or gear selector position

Bilag 1 til OPS 1.725

Flyvedatarekordere—3 — Liste over parametre, der skal rekorderes

Tabel A

Flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg

Nr.	Parameter
1.	Time or relative time count
2.	Pressure altitude
3.	Indicated airspeed
4.	Heading
5.	Normal acceleration

Tabel B

Yderligere parametre for flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på over 27 000 kg

Nr.	Parameter
6.	Pitch attitude
7.	Roll attitude
8.	Manual radio transmission keying unless an alternate means to synchronise the FDR and CVR recordings is provided
9.	Power on each engine
10.	Trailing edge flap or cockpit control selection
11.	Leading edge flap or cockpit control selection
12.	Thrust reverse position (for turbojet aeroplanes only)
13.	Ground spoiler position and/or speed brake selection
14.	Outside air temperature or total air temperature
15a.	Autopilot engagement status
15b.	Autopilot operating modes, autothrottle and AFCS, systems engagement status and operating modes
16.	Longitudinal acceleration
17.	Lateral acceleration
18.	Primary flight controls — control surface position and/or pilot input (pitch, roll and yaw)
19.	Pitch trim position
20.	Radio altitude
21.	Glide path deviation
22.	Localiser deviation
23.	Marker beacon passage

Nr.	Parameter
24.	Master warning
25.	NAV 1 and NAV 2 frequency selection
26.	DME 1 and DME 2 distance
27.	Landing gear squat switch status
28.	Ground proximity warning system
29.	Angle of attack
30.	Hydraulics, each system (low pressure)
31.	Navigation data (latitude, longitude, ground speed and drift angle)
32.	Landing gear or gear selector position

Bilag 1 til OPS 1.770

Ilt — Mindstekrav til supplerende ilt for trykregulerede flyvemaskiner under og efter nødnedstigning (emergency descent)

Tabel 1

a)	b)
Forsyning til:	Varighed og kabinetrykhøjde
1. Alle personer i cockpitsæder, som gør tjeneste i cockpittet	Den samlede flyvetid, når kabinetrykhøjden overstiger 13 000 ft, og den samlede flyvetid, når kabinetrykhøjden overstiger 10 000 ft men ikke overstiger 13 000 ft, efter de første 30 minutter ved disse højder, men i intet tilfælde mindre end i) 30 minutter for flyvemaskiner, der er certificeret til flyvning i højder, som ikke overstiger 25 000 ft (note 2) ii) 2 timer for flyvemaskiner, der er certificeret til flyvning i højder, som overstiger 25 000 ft (note 3).
2. Alle krævede kabinebesætningsmedlemmer	Den samlede flyvetid, når kabinetrykhøjden overstiger 13 000 ft, men ikke under 30 minutter (note 2), og den samlede flyvetid, når kabinetrykhøjden er større end 10 000 ft, men ikke overstiger 13 000 ft, efter de første 30 minutter ved disse højder.
3. 100 % af passagererne (note 5)	Den samlede flyvetid, når kabinetrykhøjden overstiger 15 000 ft, men i intet tilfælde under 10 minutter (note 4).
4. 30 % af passagererne (note 5)	Den samlede flyvetid, når kabinetrykhøjden overstiger 14 000 ft, men ikke overstiger 15 000 ft
5. 10 % af passagererne (note 5)	Den samlede flyvetid, når kabinetrykhøjden overstiger 10 000 ft, men ikke overstiger 14 000 ft, efter de første 30 minutter ved disse højder.

Note 1: Den anvendte tilførsel skal tage hensyn til kabinetrykhøjden og nedstigningsprofilen for de pågældende ruter.

Note 2: Den krævede mindstetilførsel er den mængde ilt, som er nødvendig for en konstant nedstigningshastighed fra flyvemaskinens maksimale certificerede operationelle højde til 10 000 ft på 10 minutter efterfulgt af 20 minutter ved 10 000 ft.

Note 3: Den krævede mindstetilførsel er den mængde ilt, som er nødvendig for en konstant nedstigningshastighed fra flyvemaskinens maksimale certificerede operationelle højde til 10 000 ft på 10 minutter efterfulgt af 110 minutter ved 10 000 ft. Den ilt, som foreskrives i OPS 1.780 a)1), kan medregnes ved bestemmelse af den krævede tilførsel.

Note 4: Den krævede mindstetilførsel er den mængde ilt, som er nødvendig for en konstant nedstigningshastighed fra flyvemaskinens maksimale certificerede operationelle højde til 15 000 ft.

Note 5: »Passagerer« betyder med henblik på denne tabel passagerer, som rent faktisk medføres, og omfatter spædbørn.

Bilag 1 til OPS 1.775

Supplerende ilt til ikke-trykregulerede flyvemaskiner

Tabel 1

a)	b)
Forsyning til:	Varighed og trykhøjde
1. Alle personer i cockpitsæder, som gør tjeneste i cockpittet	Den samlede flyvetid ved trykhøjder over 10 000 ft.
2. Alle krævede kabinebesætningsmedlemmer	Den samlede flyvetid ved trykhøjder over 13 000 ft og for enhver periode, som overstiger 30 minutter ved trykhøjder over 10 000 ft, men som ikke overstiger 13 000 ft.
3. 100 % af passagererne (se note)	Hele flyvetiden ved trykhøjder over 13 000 ft.
4. 10 % af passagererne (se note)	Den samlede flyvetid efter 30 minutter ved trykhøjder, som er større end 10 000 ft, men som ikke overstiger 13 000 ft.

Note: »Passagerer« betyder med henblik på denne tabel passagerer, der rent faktisk medføres, og inkluderer spædbørn under 2 år.

SUBPART L

KOMMUNIKATIONS- OG NAVIGATIONSUDSTYR

OPS 1.845

Generel indledning

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at en flyvning ikke påbegyndes, medmindre det kommunikations- og navigationsudstyr, som kræves i henhold til denne subpart,
- 1) er godkendt og installeret i overensstemmelse med de gældende krav, herunder minimumspræstationsnormen og de operationelle krav og luftdygtighedskravene
 - 2) er installeret på en måde, så svigt i en given enkeltenhed, som kræves til enten kommunikation eller navigation eller begge, ikke resulterer i svigt i en anden enhed, som kræves til kommunikations- eller navigationsformål
 - 3) er i operativ stand til den form for flyvning, som udføres, dog bortset fra bestemmelserne i MEL (se OPS 1.030), og
 - 4) er anbragt på en sådan måde, at udstyret, hvis det skal anvendes af et medlem af flyvebesætningen fra den pågældendes plads under flyvningen, er let at betjene fra denne plads. Hvis et og samme udstyr skal betjenes af mere end ét medlem af flyvebesætningen, skal det installeres, så det umiddelbart kan betjenes fra en given plads, hvorfra det er nødvendigt at betjene udstyret.
- b) Minimumspræstationsnormerne for kommunikations- og navigationsudstyr er de normer, der er foreskrevet i European Technical Standard Orders (ETSO) som angivet i de gældende specifikationer vedrørende European Technical Standard Orders (CS-TSO), medmindre der foreskrives andre præstationsnormer i operations- eller luftdygtighedskodeksen. Kommunikations- og navigationsudstyr, som opfylder andre konstruktions- og præstationsspecifikationer end ETSO på datoen for gennemførelsen af OPS, kan forblive i drift eller kan installeres, medmindre denne subpart foreskriver yderligere krav. Kommunikations- og navigationsudstyr, der allerede er godkendt, behøver ikke at overholde en revideret ETSO eller en revideret specifikation ud over ETSO, medmindre der foreskrives et krav med tilbagevirkende kraft.

OPS 1.850

Radioudstyr

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, medmindre flyvemaskinen er udstyret med den krævede radio til den type operation, der skal udføres.

- b) Hvor der kræves to uafhængige (særskilte og komplette) radiosystemer i medfør af denne subpart, skal hvert system have et uafhængigt antenneanlæg, dog kræves der kun én antenne i tilfælde, hvor der anvendes en trådløs antenne med fast underlag eller andre tilsvarende driftssikre antenneanlæg.
- c) Det radiokommunikationsudstyr, som kræves for at overholde ovenstående afsnit a), skal også muliggøre kommunikation på den aeronautiske nødfrekvens 121,5 MHz.

OPS 1.855

Audio Selector Panel

Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine i henhold til IFR, medmindre flyvemaskinen er udstyret med et Audio Selector Panel, som er tilgængeligt for hvert krævet flyvebesætningsmedlem.

OPS 1.860

Radioudstyr til operationer i henhold til VFR på ruter, som flyves med reference til visuelle landmærker

Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine i henhold til VFR på ruter, som kan flyves med reference til visuelle landmærker, medmindre flyvemaskinen er udstyret med det radiokommunikationsudstyr, som er nødvendigt under normale operationelle forhold for at opfylde følgende krav:

- a) kommunikation med relevante jordstationer
- b) kommunikation med relevante ATC-faciliteter fra ethvert punkt i kontrolleret luftrum, inden for hvilket der planlægges flyvninger, og
- c) modtagelse af meteorologiske oplysninger.

OPS 1.865

Kommunikations- og navigationsudstyr til operationer i henhold til IFR eller VFR på ruter, som ikke flyves med reference til visuelle landmærker

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine i henhold til IFR eller VFR på ruter, som ikke kan flyves med reference til visuelle landmærker, medmindre flyvemaskinen er udstyret med radiokommunikations- og SSR-transponder og navigationsudstyr i overensstemmelse med de krav, der stilles af lufttrafiktjenesterne i operationsområdet/områderne.
- b) Radioudstyr. Luftfartsforetagendet skal sikre, at radioudstyret som minimum omfatter
 - 1) to uafhængige radiokommunikationssystemer, som er nødvendige under normale operationelle forhold for at kommunikere med en relevant jordstation fra ethvert punkt på ruten, herunder omdirigeringer, og
 - 2) SSR-transponderudstyr som krævet for den rute, der flyves.
- c) Navigationsudstyr. Luftfartsforetagendet skal sikre, at navigationsudstyret
 - 1) som minimum omfatter
 - i) ét VOR-modtagesystem, ét ADF-system, ét DME, idet det dog ikke er nødvendigt at installere et ADF-system, hvis der ikke er krav om anvendelse af ADF i nogen af den planlagte flyvnings faser
 - ii) ét ILS eller MLS, hvor der kræves ILS eller MLS til indflyvningsnavigationsformål
 - iii) ét markeringsfyrtår (Marker Beacon), hvor der kræves et markeringsfyrtår til indflyvningsnavigationsformål
 - iv) et områdenavigationssystem, når der kræves områdenavigation for den rute, der flyves
 - v) et yderligere DME-system på enhver rute eller dele heraf, hvor navigationen udelukkende bygger på DME-signaler
 - vi) et yderligere VOR-modtagesystem på enhver rute eller dele heraf, hvor navigationen udelukkende bygger på VOR-signaler
 - vii) et ADF-system på enhver rute eller dele heraf, hvor navigationen udelukkende bygger på NDB-signaler, eller
 - 2) er i overensstemmelse med den krævede navigationspræstationstype (Required Navigation Performance (RNP) Type) til operation i det pågældende luftrum.

- d) Luftfartsforetagendet kan operere en flyvemaskine, som ikke er udstyret med ADF eller med det navigationsudstyr, der er angivet i ovenstående under c)1)vi) og/eller c)1)vii), forudsat at flyvemaskinen er udstyret med alternativt udstyr, som er godkendt af myndigheden for den rute, som flyves. Det alternative udstyrs pålidelighed og nøjagtighed skal tillade sikker navigation på den planlagte rute.
- e) Luftfartsforetagendet skal sikre, at VHF-kommunikationsudstyr, ILS-localiser og VOR-modtagere, der er installeret i flyvemaskiner, som skal opereres i henhold til IFR, er af en type, der er godkendt som værende i overensstemmelse med FM-immunitetspræstationsnormerne.

OPS 1.866

Transponderudstyr

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, medmindre den er udstyret med
 - 1) en SSR-transponder med højderapporteringssystem, og
 - 2) andet SSR-transponderudstyr som krævet for den rute, der flyves.

OPS 1.870

Yderligere navigationsudstyr til operationer i MNPS-luftrum

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine i MNPS-luftrum, medmindre flyvemaskinen er udstyret med navigationsudstyr, der er i overensstemmelse med de specifikationer for minimumsnavigationspræstation, som foreskrives i ICAO dok. 7030 i form af regionale supplerende procedurer (Regional Supplementary Procedures).
- b) Det navigationsudstyr, som kræves i dette punkt, skal være synligt og brugbart for hver pilot, som sidder på sin tjenesteplass.
- c) En flyvemaskine skal ved ubegrænset operation i MNPS-luftrum være udstyret med to uafhængige langdistancenavigationsystemer (Long Range Navigation System (LRNS)).
- d) En flyvemaskine skal ved operation i MNPS-luftrum langs særlige ruter, der er anmeldt, være udstyret med ét langdistancenavigationsystem (LRNS), medmindre andet er angivet.

OPS 1.872

Udstyr til operation i defineret luftrum med reducerede vertikale adskillelsesminima (Reduced Vertical Separation Minima (RVSM))

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at flyvemaskiner, som opereres i RVSM-luftrum, er udstyret med
 - 1) to uafhængige højdemålersystemer
 - 2) et højdevarslingssystem
 - 3) et automatisk højdestyringssystem og
 - 4) en sekundær overvågningsradartransponder (SSR-transponder) med et højderapporteringssystem, der kan tilkobles det højdemålersystem, som er i brug for at holde højden.

SUBPART M

VEDLIGEHOLDELSE AF FLYVEMASKINER

OPS 1.875

Generelt

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine, medmindre den er vedligeholdt og frigivet til tjeneste af en organisation, der er behørigt godkendt/accepteret i henhold til Part 145, dog behøver visuelle inspektioner ikke at blive udført af Part 145-organisationen.
- b) De krav til flyvemaskinevedligeholdelse, der er nødvendige for at overholde de i OPS 1.180 anførte krav til certificering af luftfartsforetagendet, er de krav, der er angivet i Part M.

SUBPART N

FLYVEBESÆTNING

OPS 1.940

Flyvebesætningens sammensætning

(se bilag 1 og 2 til OPS 1.940)

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre,
- 1) at sammensætningen af flyvebesætningen og antallet af flyvebesætningsmedlemmer på de anviste besætningspladser er i overensstemmelse med og ikke mindre end det minimum, der er angivet i flyvehåndbogen (AFM)
 - 2) at flyvebesætningen omfatter yderligere flyvebesætningsmedlemmer, når operationstypen kræver det, og at antallet af flyvebesætningsmedlemmer ikke nedsættes til et antal, som er lavere end det antal, der er angivet i driftshåndbogen
 - 3) at alle flyvebesætningsmedlemmer er indehavere af et relevant og gyldigt certifikat, som kan accepteres af myndigheden, og at de er behørigt kvalificerede og kompetente til at udføre de opgaver, som de får pålagt
 - 4) at der er udarbejdet procedurer, som kan accepteres af myndigheden, for at forhindre, at uerfarne flyvebesætningsmedlemmer placeres i samme besætning
 - 5) at én pilot blandt flyvebesætningen, som er kvalificeret som luftfartøjschef i overensstemmelse med kravene vedrørende flyvebesætningscertifikater, udpeges til at være luftfartøjschefen, som kan uddelegere udførelsen af flyvningen til en anden passende kvalificeret pilot, og
 - 6) at flyvebesætningen, når der ifølge AFM kræves en dedikeret systempaneloperatør, omfatter et besætningsmedlem, som er indehaver af et flyvemaskinistcertifikat eller er et behørigt kvalificeret flyvebesætningsmedlem, som kan accepteres af myndigheden
 - 7) at kravene i subpart N opfyldes, når foretagendet antager flyvebesætningsmedlemmer, som er selvstændige og/eller arbejder freelance eller på deltid. Der skal i denne henseende lægges særlig vægt på det samlede antal flyvemaskinetyper eller -varianter, som et flyvebesætningsmedlem må flyve med henblik på erhvervsmæssig lufttransport, og som ikke må overstige de krav, der foreskrives i OPS 1.980 og OPS 1.981, herunder også når et andet luftfartsforetagende gør brug af tjenesteydelser fra den pågældende. Besætningsmedlemmer, der arbejder i luftfartsforetagendets tjeneste som luftfartøjschef, skal have fuldført luftfartsforetagendets grundlæggende træning i forvaltning af besætningsressourcer (CRM) før påbegyndelse af uovervåget linjeflyvning, medmindre besætningsmedlemmet tidligere har fuldført et luftfartsforetagendes grundlæggende CRM-kursus.
- b) Minimumsflyvebesætning ved IFR-flyvninger eller flyvninger om natten. Ved IFR- eller natflyvninger skal luftfartsforetagendet sikre,
- 1) at flyvebesætningen omfatter mindst 2 piloter for alle turbopropflyvemaskiner med en maksimal godkendt passagersædekonfiguration på flere end 9 sæder og for alle turbojetflyvemaskiner, eller
 - 2) at andre flyvemaskiner end de af ovenstående underpunkt b)1) omfattede opereres af en enkelt pilot, forudsat at kravene i bilag 2 til OPS 1.940 er opfyldt. Såfremt kravene i bilag 2 ikke er opfyldt, skal flyvebesætningen omfatte mindst 2 piloter.

OPS 1.943

Luftfartsforetagendets grundtræning i forvaltning af besætningsressourcer (Crew Resource Management (CRM))

- a) Hvis et flyvebesætningsmedlem ikke tidligere har fuldført et luftfartsforetagendes grundtræning i forvaltning af besætningsressourcer (CRM) (enten nyansatte eller eksisterende personale), skal luftfartsforetagendet sikre, at flyvebesætningsmedlemmet fuldfører et grundlæggende CRM-træningskursus. Nyansatte skal fuldføre luftfartsforetagendets grundlæggende CRM-træning inden for det første år efter tiltrædelsen hos luftfartsforetagendet.
- b) Hvis flyvebesætningsmedlemmet ikke tidligere har fået træning i forvaltning af menneskelige faktorer, skal der før luftfartsforetagendets grundlæggende CRM-træning eller i kombination med denne fuldføres et teorikursus, der er baseret på det program for menneskelig præstation og begrænsninger, der kræves i forbindelse med ATPL (Airline Transport Pilot Licence) (jf. gældende krav vedrørende udstedelse af flyvebesætningscertifikater).

- c) Den grundlæggende CRM-træning skal gennemføres ved hjælp af mindst én CRM-underviser, som myndigheden kan acceptere, og som eventuelt assisteres af eksperter med henblik på behandling af specifikke områder.
- d) Den grundlæggende CRM-træning gennemføres i overensstemmelse med en detaljeret kursusplan, der er indeholdt i driftshåndbogen.

OPS 1.945

Omskoling og kontrol

(se bilag 1 til OPS 1.945)

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre,
 - 1) at et flyvebesætningsmedlem fuldfører et typerettighedskursus (type rating course), som opfylder de gældende krav vedrørende udstedelse af flyvebesætningscertifikater, når et flyvebesætningsmedlem skifter fra en flyvemaskinetype til en anden type eller klasse, hvortil der kræves en ny type- eller klasserettighed
 - 2) at et flyvebesætningsmedlem fuldfører luftfartsforetagendets omskolingskursus, før den pågældende påbegynder uovervåget linjeflyvning,
 - i) når der skiftes til en flyvemaskine, hvortil der kræves en ny type- eller klasserettighed, eller
 - ii) når der skiftes luftfartsforetagende
 - 3) at omskolingen gennemføres af behørigt kvalificeret personale i overensstemmelse med en detaljeret kursusplan, som er indeholdt i driftshåndbogen. Luftfartsforetagendet skal sikre, at det personale, der integrerer CRM-elementer i omskolingen, er behørigt kvalificeret
 - 4) at omfanget af den træning, som luftfartsforetagendets omskolingskursus skal dække, bestemmes, efter at der er taget behørigt hensyn til flyvebesætningsmedlemmets tidligere træning, således som denne træning er registreret i den i OPS 1.985 foreskrevne træningsdokumentation for den pågældende
 - 5) at mindstenormerne for de kvalifikationer og den erfaring, der kræves af flyvebesætningsmedlemmer, før de gennemfører omskolingen, er angivet i driftshåndbogen
 - 6) at hvert flyvebesætningsmedlem gennemgår den kontrol, som kræves i OPS 1.965 b), og den træning og kontrol, som kræves i OPS 1.965 d), inden den pågældende påbegynder uovervåget linjeflyvning
 - 7) at den i OPS 1.965 c) krævede kontrol gennemføres ved afslutningen af den overvågede linjeflyvning
 - 8) at et flyvebesætningsmedlem ikke, når luftfartsforetagendets omskolingskursus er påbegyndt, påtager sig flyvetjeneste på en anden type eller klasse, før kurset er fuldført eller afsluttet, og
 - 9) at elementer fra CRM-træningen integreres i omskolingen.
- b) Hvis der skiftes flyvemaskinetype eller -klasse, kan den i 1.965 b) krævede kontrol kombineres med den praktiske prøve for type- eller klasserettigheder i henhold til gældende krav vedrørende udstedelse af flyvebesætningscertifikater.
- c) Luftfartsforetagendets omskolingskursus og det type- eller klasserettighedskursus, der kræves til udstedelse af flyvebesætningscertifikater, kan kombineres.

OPS 1.950

Forskelstræning og rutineopbygningstræning

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at et flyvebesætningsmedlem fuldfører
 - 1) forskelstræning (differences training), som kræver yderligere viden og træning på en for flyvemaskinen relevant træningsanordning,
 - i) når der opereres en anden variant af en flyvemaskine af samme type eller en anden type af samme klasse, som den flyvemaskine, der aktuelt opereres, eller
 - ii) når udstyr og/eller procedurer ændres på typer eller varianter, som opereres på det pågældende tidspunkt

- 2) rutineopbygningstræning (familiarisation training), som kræver erhvervelse af yderligere viden,
 - i) når der opereres en anden flyvemaskine af samme type eller variant, eller
 - ii) når udstyr og/eller procedurer ændres på typer eller varianter, som opereres på det pågældende tidspunkt.
- b) Luftfartsforetagendet skal i driftshåndbogen angive, hvornår denne forskelstræning eller rutineopbygningstræning er påkrævet.

OPS 1.955

Udnævnelse til luftfartøjschef

- a) Luftfartsforetagendet skal ved forfremmelse fra andenpilot til luftfartøjschef og for personer, der indleder deres ansættelse som luftfartøjschefer, sikre,
 - 1) at der i driftshåndbogen er angivet et minimumsniveau for erfaring, som kan accepteres af myndigheden, og
 - 2) at piloten fuldfører et relevant luftfartøjschefkursus for flyvninger med flere flyvebesætningsmedlemmer.
- b) Det i ovenstående underpunkt a)2) krævede luftfartøjschefkursus skal være angivet i driftshåndbogen og skal mindst omfatte følgende:
 - 1) træning i STD-anordning (inklusive linjeorienteret flyvetræning (Line Orientated Flying Training)) og/eller flyvetræning
 - 2) luftfartsforetagendets duelighedscheck (proficiency check) i funktionen som luftfartøjschef
 - 3) luftfartøjschefens ansvarsområder
 - 4) linjetræning som luftfartøjschef under overvågning. Der kræves mindst 10 sektorer for piloter, som allerede er kvalificerede på den pågældende flyvemaskintype
 - 5) gennemførelse af en luftfartøjschefs linjekontrol (line check) som foreskrevet i OPS 1.965 c) samt bevis for rute- og flyvepladskendskab som foreskrevet i OPS 1.975, og
 - 6) elementer, der indgår i forvaltning af besætningsressourcer.

OPS 1.960

Luftfartøjschefer, som er indehavere af et trafikflyvercertifikat (Commercial Pilot Licence (CPL))

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre,
 - 1) at indehaveren af et trafikflyvercertifikat (CPL) ikke fungerer som luftfartøjschef på en flyvemaskine, som i flyvehåndbogen er certificeret til operationer med én pilot, medmindre piloten
 - i) ved udførelse af passagerflyvninger i henhold til visueflyverreglerne (VFR) uden for en radius af 50 nm fra en afgangsflyveplads har en samlet flyvetid på mindst 500 timer på flyvemaskiner eller er indehaver af en gyldig instrumentrettighed (Instrument Rating), eller
 - ii) medmindre piloten ved flyvning af en flermotorede type i henhold til instrumentflyverreglerne (IFR) har en samlet flyvetid på mindst 700 timer på flyvemaskiner, som omfatter 400 timer som luftfartøjschef (i overensstemmelse med gældende krav vedrørende udstedelse af flyvebesætningscertifikater), hvoraf 100 timer har været i henhold til IFR, inklusive 40 timers flyvning med flermotorede flyvemaskiner. De 400 timer som luftfartøjschef kan erstattes af timer som andenpilot, beregnet således, at 2 timer som andenpilot svarer til 1 time som luftfartøjschef under forudsætning af, at disse timer er opnået inden for et fast flerpilotsystem, som er foreskrevet i driftshåndbogen
 - 2) at de i bilag 2 til OPS 1.940 anførte krav foruden ovenstående underpunkt a)1)ii) er opfyldt ved IFR-flyvninger med én pilot, og
 - 3) at det i OPS 1.955 a)2) anførte luftfartøjschefkursus ved flyvninger med flerpilotbesætning (multi-pilot crew operations) er fuldført foruden ovenstående underpunkt a)1), inden piloten fungerer som luftfartøjschef.

OPS 1.965

Periodisk træning og kontrol

(se bilag 1 og 2 til OPS 1.965)

- a) Generelt. Luftfartsforetagendet skal sikre,
- 1) at hvert flyvebesætningsmedlem gennemgår periodisk træning og kontrol, og at al sådan træning og kontrol er relevant for den flyvemaskinetype eller -variant, som flyvebesætningsmedlemmet opererer
 - 2) at der i driftshåndbogen er udarbejdet et program for periodisk træning og kontrol, som er godkendt af myndigheden
 - 3) at den periodiske træning udføres af følgende personale:
 - i) træning på jorden og genopfriskningstræning (Ground and refresher training) — behørigt kvalificeret personale
 - ii) flyvemaskine/STD-træning — en typerettighedsinstruktør (TRI), klasserettighedsinstruktør (CRI) eller i tilfælde af STD-indholdet af en instruktør i syntetisk flyvning (SFI) under forudsætning af, at TRI'en, CRI'en eller SFI'en opfylder luftfartsforetagendets krav til erfaring og viden i tilstrækkelig grad til at undervise i de emner, der er angivet i punkt a)1)i) A) og B) i bilag 1 til OPS 1.965
 - iii) træning i brug af nød- og sikkerhedsudstyr — behørigt kvalificeret personale, og
 - iv) træning i forvaltning af besætningsressourcer(CRM),
 - A) Integrering af CRM-elementer i alle faser af den periodiske træning — alt personale, som giver periodisk træning. Luftfartsforetagendet skal sikre, at alt personale, der giver periodisk træning, er behørigt kvalificeret til at integrere CRM-elementer i denne træning
 - B) Modulopbygget CRM-træning — mindst én CRM-underviser, som myndigheden kan acceptere og som eventuelt assisteres af eksperter med henblik på behandling af specifikke områder
 - 4) at den periodiske kontrol udføres af følgende personale:
 - i) luftforetagendets duelighedscheck — en kontrollant for typerettigheder (Type Rating Examiner — TRE), en kontrollant for klasserettigheder (Class Rating Examiner — CRE) eller, hvis kontrollen udføres i en STD-anordning, en TRE-, CRE- eller SFE (Synthetic Flight Examiner) -kontrollant, der er uddannet i CRM-koncepter og evaluering af CFM-færdigheder.
 - ii) linjecheck (Line checks) — behørigt kvalificerede luftfartøjschefer, som er udpeget af luftfartsforetagendet, og som kan accepteres af myndigheden, og
 - iii) kontrol vedrørende nød- og sikkerhedsudstyr — behørigt kvalificeret personale.
- b) Luftfartsforetagendets duelighedscheck
- 1) Luftfartsforetagendet skal sikre,
 - i) at hvert flyvebesætningsmedlem gennemgår luftfartsforetagendets duelighedscheck som bevis for den pågældendes evne til at udføre normale og unormale procedurer samt nødprocedurer, og
 - ii) at checket gennemføres uden ekstern visuel reference, når flyvebesætningsmedlemmet skal operere i henhold til IFR
 - iii) at hvert flyvebesætningsmedlem gennemgår luftfartsforetagendets duelighedscheck som en del af en normal flyvebesætning.
 - 2) Gyldighedsperioden for et luftfartsforetagendes duelighedscheck er 6 kalendermåneder plus den resterende del af udstedelsesmåneden. Hvis duelighedsbeviset er udstedt inden for de sidste 3 kalendermåneder af gyldighedsperioden af et tidligere luftfartsforetagendes duelighedscheck, regnes gyldighedsperioden fra datoen for udstedelsen til 6 kalendermåneder efter udløbsdatoen for det tidligere luftfartsforetagendes duelighedscheck.

- c) Linjecheck. Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert flyvebesætningsmedlem gennemgår et linjecheck (line check) på flyvemaskinen som bevis for den pågældendes evne til at udføre de normale linjeoperationer, der er beskrevet i driftshåndbogen. Gyldighedsperioden for et linjecheck er 12 kalendermåneder plus den resterende del af udstedelsesmåneden. Hvis beviset for linjechecket er udstedt inden for de sidste 3 kalendermåneder af gyldighedsperioden af et tidligere linjecheck, regnes gyldighedsperioden fra datoen for udstedelsen til 12 kalendermåneder efter udløbsdatoen for det tidligere linjecheck.
- d) Nød- og sikkerhedsudstyrstræning og kontrol. Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert flyvebesætningsmedlem gennemgår træning og kontrol med hensyn til placering og anvendelse af alt nød- og sikkerhedsudstyr, som medføres. Gyldighedsperioden af prøven i brug af nød- og sikkerhedsudstyr er 12 kalendermåneder plus den resterende del af udstedelsesmåneden. Hvis beviset for aflagt prøve i brug af nød- og sikkerhedsudstyr er udstedt inden for de sidste 3 kalendermåneder af gyldighedsperioden for en tidligere nød- og sikkerhedsudstyrsprøve, regnes gyldighedsperioden fra datoen for udstedelsen til 12 kalendermåneder efter udløbsdatoen for den tidligere nød- og sikkerhedsudstyrsprøve.
- e) CRM. Luftfartsforetagendet skal sikre,
- 1) at CRM-elementer integreres i alle relevante faser af den periodiske træning, og
 - 2) at hvert flyvebesætningsmedlem gennemgår specifik modulopbygget CRM-træning. Alle betydelige emner i CRM-træningen skal dækkes over en periode på højst 3 år.
- f) Træning på jorden og genopfriskningstræning. Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert flyvebesætningsmedlem gennemgår træning på jorden og genopfriskningstræning mindst hver 12. kalendermåned. Hvis træningen gennemføres inden for 3 kalendermåneder før udløbet af perioden på 12 kalendermåneder, skal den næste træning på jorden og genopfriskningstræning fuldføres inden for 12 kalendermåneder efter den oprindelige udløbsdato for den tidligere træning på jorden og genopfriskningstræning.
- g) Flyvemaskine/STD-træning. Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert flyvebesætningsmedlem gennemgår flyvemaskine/STD-træning mindst hver 12. kalendermåned. Hvis træningen gennemføres inden for 3 kalendermåneder før udløbet af perioden på 12 kalendermåneder, skal den næste flyvemaskine/STD-træning fuldføres inden for 12 kalendermåneder efter den oprindelige udløbsdato for den tidligere flyvemaskine- og STD-træning.

OPS 1.968

Pilotkvalifikation til at operere i begge pilotsæder

(se bilag 1 til OPS 1.968)

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre,
- 1) at en pilot, som kan få til opgave at operere i begge pilotsæder, fuldfører relevant træning og kontrol, og
 - 2) at trænings- og kontrolprogrammet er angivet i driftshåndbogen og kan accepteres af myndigheden.

OPS 1.970

Rutine (recent experience)

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre,
- 1) at en pilot ikke får pålagt at operere en flyvemaskine som del af det krævede minimumsantal certificerede besætningsmedlemmer, enten som flyvende pilot eller ikke-flyvende pilot, medmindre den pågældende inden for de foregående 90 dage har udført tre starter og tre landinger som pilot i en flyvemaskine eller i en flyvesimulator af samme type/klasse
 - 2) at en pilot, som ikke har et gyldigt instrumentbevis, ikke får pålagt at operere en flyvemaskine om natten som luftfartøjschef, medmindre den pågældende inden for de foregående 90 dage har udført mindst en landing om natten som pilot i en flyvemaskine eller i en flyvesimulator af samme type/klasse.

- b) Den i ovenstående underpunkt a)1) og 2) angivne periode på 90 dage kan forlænges til maksimalt 120 dage ved linjeflyvning overvåget af en instruktør eller kontrollant for typerettigheder. For perioder på over 120 dage opfyldes kravet om rutine ved en træningsflyvning eller ved anvendelse af en flyvesimulator eller den flyvemaskinetype, der skal anvendes.

OPS 1.975

Bevis for rute- og flyvepladskendskab

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at piloten, før den pågældende udpeges til luftfartøjschef eller til den pilot, til hvem luftfartøjschefen kan uddelegere udførelsen af flyvningen, har erhvervet tilstrækkelig viden om den rute, der skal flyves, og om de flyvepladser (inklusive alternative flyvepladser), faciliteter og procedurer, der skal anvendes.
- b) Gyldighedsperioden for beviset for rute- og flyvepladskendskab er 12 kalendermåneder plus den resterende del af
- 1) den måned, beviset er opnået, eller
 - 2) den måned, hvor den seneste flyvning på ruten fandt sted, eller hvor den seneste flyvning til flyvepladsen fandt sted.
- c) Gyldigheden af beviset for rute- og flyvepladskendskab skal fornyes ved flyvning på ruten eller til flyvepladsen inden for den i ovenstående underpunkt b) foreskrevne gyldighedsperiode.
- d) Hvis gyldigheden fornyes inden for de 3 sidste kalendermåneder af gyldighedsperioden for det tidligere bevis for rute- og flyvepladskendskab, regnes gyldighedsperioden fra datoen for fornyelsen til 12 kalendermåneder efter udløbsdatoen for det tidligere bevis for rute- og flyvepladskendskab.

OPS 1.978

Særligt kvalificeringsprogram

- a) De i OPS 1.965 og 1.970 angivne gyldighedsperioder kan forlænges, hvis myndigheden har godkendt et særligt kvalificeringsprogram (Advanced Qualification Programme), som er udarbejdet af luftfartsforetagendet.
- b) Det særlige kvalificeringsprogram skal omfatte træning og kontrol, som tilvejebringer og fastholder en duelighed, der ikke er mindre end det niveau, som foreskrives i bestemmelserne i OPS 1.945, 1.965 og 1.970.

OPS 1.980

Operation på mere end én type eller variant

(se bilag 1 til OPS 1.980)

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at et flyvebesætningsmedlem ikke opererer på mere end én type eller variant, medmindre det pågældende flyvebesætningsmedlem er kvalificeret hertil.
- b) Luftfartsforetagendet skal ved påtænkt operation af mere end én type eller variant sikre, at de pågældende flyvemaskiners forskelle og/eller ligheder berettiger til sådanne operationer under hensyn til følgende:
- 1) det teknologiske niveau
 - 2) de operationelle procedurer
 - 3) betjeningssegenskaber.
- c) Luftfartsforetagendet skal sikre, at et flyvebesætningsmedlem, som opererer mere end en type eller variant, overholder alle de krav, der foreskrives i subpart N for hver type eller variant, medmindre myndigheden har godkendt anvendelse af bevis(er), som vedrører kravene til træning, kontrol og rutine.
- d) Luftfartsforetagendet skal i driftshåndbogen for enhver operation på mere end én type eller variant angive egnede procedurer og/eller operationelle begrænsninger, som er godkendt af myndigheden, og som dækker
- 1) flyvebesætningsmedlemmernes minimumserfaring
 - 2) minimumserfaringen på én type eller variant før påbegyndelse af træning til og operation på en anden type eller variant
 - 3) processen, hvorved flyvebesætninger, som er kvalificeret til én type eller variant, vil blive trænet og kvalificeret til en anden type eller variant
 - 4) alle gældende krav til rutine for hver type eller variant.

OPS 1.981

Operation af helikopter og flyvemaskine

- a) Hvis et flyvebesætningsmedlem opererer både helikoptere og flyvemaskiner,
- 1) skal luftfartsforetagendet sikre, at helikopter- og flyvemaskineoperationerne begrænses til én type af hver
 - 2) skal luftfartsforetagendet i driftshåndbogen angive egnede procedurer og/eller operationelle begrænsninger, som er godkendt af myndigheden.

OPS 1.985

Træningsdokumentation

- a) Luftfartsforetagendet skal
- 1) føre fortegnelser over hele den i OPS 1.945, 1.955, 1.965, 1.968 og 1.975 angivne træning, kontrol og kvalificering, som et flyvebesætningsmedlem gennemgår, og
 - 2) efter anmodning stille dokumentationen for alle omskolingskurser og al periodisk træning og kontrol til rådighed for det pågældende flyvebesætningsmedlem.

*Bilag 1 til OPS 1.940***Afløsning af flyvebesætningsmedlemmer under flyvning**

- a) Et flyvebesætningsmedlem kan under flyvningen afløses fra sine opgaver ved styreorganerne af et andet behørigt kvalificeret flyvebesætningsmedlem.
- b) Afløsning af luftfartøjschefen
- 1) Luftfartøjschefen kan uddelegere udførelsen af flyvningen til
 - i) en anden kvalificeret luftfartøjschef eller
 - ii) udelukkende ved operationer over FL 200, en pilot, som er kvalificeret som angivet i nedenstående underpunkt c).
- c) Mindstekrav til en pilot, som afløser luftfartøjschefen:
- 1) gyldigt ATPL (Airline Transport Pilot Licence)
 - 2) omskoling og kontrol (herunder typerettighedstræning) som foreskrevet i OPS 1.945
 - 3) hele den periodiske træning og kontrol, som foreskrives i OPS 1.965 og OPS 1.968, og
 - 4) rutekendskab (route competence qualification) som beskrevet i OPS 1.975.
- d) Afløsning af andenpiloten
- 1) Andenpiloten kan afløses af
 - i) en anden behørigt kvalificeret pilot eller
 - ii) en andenpilot, som er kvalificeret til afløsning ved marchhøjde som angivet i nedenstående underpunkt e).
- e) Mindstekrav til andenpilot ved afløsning ved marchhøjde:
- 1) gyldigt CPL (Commercial Pilot Licence) med instrumentflyvningsrettighed
 - 2) omskoling og kontrol, herunder typerettighedstræning som foreskrevet i OPS 1.945, dog med undtagelse af kravet til træning i start og landing
 - 3) hele den periodiske træning og kontrol, som er foreskrevet i OPS 1.965, dog med undtagelse af kravet til træning i start og landing, og
 - 4) operation i rollen som andenpilot udelukkende ved marchhøjde og ikke under FL 200
 - 5) rutine som foreskrevet i OPS 1.970 er ikke påkrævet. Piloten skal dog gennemføre rutineopbygnings- og genopfriskningstræning i flyvefærdigheder i flyvesimulator med intervaller, som ikke må overstige 90 dage. Denne genopfriskningstræning kan kombineres med den træning, der foreskrives i OPS 1.965.

- f) Afløsning af systempaneloperatøren. En systempaneloperatør kan under flyvningen afløses af et besætningsmedlem, som er indehaver af et flyvemaskinistcertifikat, eller af et flyvebesætningsmedlem med kvalifikationer, som kan accepteres af myndigheden.

Bilag 2 til OPS 1.940

IFR- eller natflyvninger med én pilot

- a) De i OPS 1.940 b)2) omtalte flyvemaskiner kan opereres af en enkelt pilot i henhold til IFR eller om natten, når følgende krav er opfyldt:
- 1) luftfartsforetagendet skal i driftshåndbogen medtage et program for omskoling og periodisk træning af piloter, som omfatter de yderligere krav til en enpilotoperation
 - 2) cockpitprocedurerne skal især omfatte
 - i) motorstyring og håndtering af nødsituationer
 - ii) anvendelse af normal, unormal og nødcheckliste
 - iii) ATC-kommunikation
 - iv) udflyvnings- og indflyvningsprocedurer
 - v) styring af autopilot og
 - vi) anvendelse af forenklet dokumentation under flyvningen
 - 3) den periodiske kontrol, som kræves i OPS 1.965, skal udføres i rollen som enpilot i den pågældende flyvemaskinetype eller -klasse i omgivelser, som er repræsentative for operationen
 - 4) piloten skal have en mindsteflyvetid på 50 timer på en specifik flyvemaskinetype eller -klasse i henhold til IFR, hvoraf 10 timer skal være som luftfartøjschef, og
 - 5) mindstekravet til rutine for en pilot, der udfører en enpilotflyvning i henhold til IFR eller om natten, er 5 IFR-flyvninger, inklusive 3 instrumentindflyvninger udført i løbet af de foregående 90 dage på den pågældende flyvemaskinetype eller -klasse i rollen som enpilot. Dette krav kan erstattes af en IFR-instrumentindflyvningsprøve på den pågældende flyvemaskinetype eller -klasse.

Bilag 1 til OPS 1.945

Luftfartsforetagendets omskolingskursus

- a) Luftfartsforetagendets omskolingskursus skal omfatte
- 1) teorikursus og kontrol, inklusive flyvemaskinesystemer, normale og unormale procedurer og nødprocedurer
 - 2) nød- og sikkerhedsudstyrstræning og kontrol, som skal være fuldført, inden flyvetræningen påbegyndes
 - 3) flyvemaskine/flyvesimulatortræning og kontrol og
 - 4) linjeflyvning under overvågning og kontrol.
- b) Omskolingskurset skal gennemføres i den rækkefølge, der er angivet i ovenstående underpunkt a).
- c) Efter gennemførelse af et nul-flyvetidsomskolingskursus skal piloten
- 1) påbegynde linjeflyvning under overvågning inden 15 dage, og
 - 2) udføre sine første fire starter og landinger i flyvemaskinen under overvågning af en TRI(A)-instruktør i et pilotsæde.
- d) Elementer fra træningen i forvaltning af besætningsressourcer skal integreres i omskolingskurset og gennemføres af behørigt kvalificeret personale.
- e) Hvis et flyvebesætningsmedlem ikke tidligere har fuldført luftfartsforetagendets omskolingskursus, skal luftfartsforetagendet sikre, at flyvebesætningsmedlemmet foruden ovenstående underpunkt a) gennemgår almindelig førstehjælpstræning og, hvis dette er relevant, træning i procedurerne for nødlanding på vand under anvendelse af udstyret i vand.

Bilag 1 til OPS 1.965

Periodisk træning og kontrol — Piloter

- a) Periodisk træning. — Den periodiske træning skal omfatte
- 1) træning på jorden og genopfriskningstræning
 - i) Programmet for træning på jorden og genopfriskningstræning skal omfatte
 - A) flyvemaskinesystemer
 - B) operationelle procedurer og krav inklusive afisning/forebyggelse af isdannelse på jorden samt en pilots uarbejdsdygtighed og
 - C) gennemgang af emnerne havari/hændelse og begivenheder
 - ii) viden opnået under træning på jorden og genopfriskningstræningen skal kontrolleres ved hjælp af et spørgeskema eller andre egnede metoder
 - 2) flyvemaskine/STD-træning
 - i) Programmet for flyvemaskine/STD-træningen skal være udarbejdet således, at alle større svigt i flyvemaskinesystemer og hermed forbundne procedurer vil være blevet dækket i den foregående treårige periode.
 - ii) Hvis der udføres manøvrer med udfald af en motor i en flyvemaskine, skal motorfejlen simuleres.
 - iii) Flyvemaskine/STD-træning kan kombineres med luftfartsforetagendets duelighedscheck
 - 3) nød- og sikkerhedsudstyrstræning
 - i) Programmet for nød- og sikkerhedsudstyrstræning kan kombineres med kontrol med hensyn til nød- og sikkerhedsudstyr og skal udføres i en flyvemaskine eller i en egnet alternativ træningsanordning.
 - ii) Programmet for nød- og sikkerhedsudstyrstræning skal hvert år omfatte følgende:
 - A) faktisk iførelse af en redningsvest, hvor en sådan er monteret
 - B) faktisk iførelse af åndedrætsværn, hvor dette er monteret
 - C) faktisk betjening af ildslukkere
 - D) instruktion i placering og anvendelse af alt nød- og sikkerhedsudstyr om bord på flyvemaskinen
 - E) instruktion i placering og anvendelse af alle former for udgange og
 - F) sikkerhedsprocedurer.
 - iii) Træningsprogrammet skal hvert tredje år omfatte følgende:
 - A) faktisk betjening af alle former for udgange
 - B) demonstration af den metode, der anvendes til at betjene en sliske, hvor en sådan er monteret
 - C) faktisk brandbekæmpelse ved hjælp af udstyr, som er repræsentativt for udstyret om bord på flyvemaskinen, af en faktisk eller simuleret brand, dog kan der i tilfælde af halonslukkere anvendes en alternativ metode, som kan accepteres af myndigheden
 - D) virkningerne af røg i et lukket område og faktisk brug af alt relevant udstyr i et simuleret røgfyldt miljø
 - E) faktisk håndtering af pyroteknik, virkelig eller simuleret, hvis dette er monteret, og
 - F) demonstration i brugen af redningsflåde(r), hvis den/disse er monteret
 - 4) træning i forvaltning af besætningsressourcer
 - i) CRM-elementer skal integreres i alle relevante faser af den periodiske træning.
 - ii) Der skal udarbejdes et specifikt modulopbygget CRM-træningsprogram, således at alle vigtige emner i CRM-træningen dækkes over en periode på højst 3 år, på følgende måde:
 - A) menneskelige fejl og pålidelighed, fejlkæder, forebyggelse og sporing af fejl
 - B) virksomhedens sikkerhedskultur, standardprocedurer (SOP), organisationsmæssige faktorer
 - C) stress, stresshåndtering, træthed og årvågenhed

- D) informationsindhentning og -behandling, situationsfornemmelse, håndtering af arbejdsbyrder
 - E) beslutningstagning
 - F) kommunikation og koordinering i og uden for cockpittet
 - G) ledelse og gruppeadfærd, synergi
 - H) automatisering og filosofien bag anvendelse af automatisering (hvis det er relevant for den pågældende type)
 - I) specifikke type-relaterede forskelle
 - J) case-baserede emner
 - K) yderligere områder, som kræver ekstra opmærksomhed, som fastslået i programmet for forebyggelse af havarier og for flyvesikkerhed (jf. OPS 1.037).
- b) Periodisk kontrol. Den periodiske kontrol skal omfatte
- 1) luftfartsforetagendets duelighedscheck
 - i) Luftfartsforetagendets duelighedscheck skal, hvor dette er relevant, omfatte følgende manøvrer:
 - A) afbrudt start, når der er en flyvesimulator til rådighed, og ellers udelukkende »berøringsøvelser« (touch drills)
 - B) start med motorfejl mellem V1 og V2 eller så snart sikkerhedshensynene tillader det
 - C) præcisionsinstrumentindflyvning til minima med — i tilfælde af flermotorede flyvemaskiner — én motor ude af drift
 - D) ikke-præcisionsindflyvning til minima
 - E) afbrudt indflyvning på instrumenter fra minima med — i tilfælde af flermotorede flyvemaskiner — én motor ude af drift og
 - F) landing med én motor ude af drift. For enmotorede flyvemaskiner kræves der udført en øvelsesnødlanding.
 - ii) Hvis der udføres manøvrer med udfald af en motor i en flyvemaskine, skal motorfejlen simuleres.
 - iii) Foruden de i ovenstående underpunkt i)A) til F) foreskrevne prøver skal de gældende krav til udstedelse af flyvebesætningscertifikater opfyldes hver 12. måned og kan kombineres med luftfartsforetagendets duelighedscheck.
 - iv) For en pilot, som udelukkende udfører VFR-flyvninger, kan de i ovenstående underpunkt i)C) til E) foreskrevne check undlades, dog med undtagelse af en indflyvning og cirkling i en flermotoret flyvemaskine med én motor ude af drift.
 - v) Luftfartsforetagendets duelighedscheck skal udføres af en kontrollant for typerettigheder.
 - 2) Nød- og sikkerhedsudstyrskontrol. De områder, der skal kontrolleres, er de områder, hvori der er trænet i overensstemmelse med ovenstående underpunkt a)3).
 - 3) Linjecheck
 - i) Linjecheck skal påvise evnen til på tilfredsstillende måde at udføre en fuldstændig linjeflyvning inklusive procedurerne før og efter flyvningen og anvendelse af det til rådighed værende udstyr som angivet i driftshåndbogen.
 - ii) Der skal foretages en bedømmelse af flyvebesætningens CRM-kvalifikationer i overensstemmelse med en metodik, som kan accepteres af myndigheden, og som er beskrevet i driftshåndbogen. Formålet med en sådan bedømmelse er
 - A) at give feedback til besætningen, både kollektivt og individuelt, og tjene til at identificere behov for ny uddannelse, og
 - B) at give mulighed for at forbedre CRM-træningssystemet.
 - iii) Når piloter pålægges opgaver som flyvende pilot og ikke-flyvende pilot, skal de kontrolleres i begge funktioner.

- iv) Linjecheck skal gennemføres i en flyvemaskine.
- v) Linjecheck skal foretages af luftfartøjschefer, som er udpeget af luftfartsforetagendet, og som kan accepteres af myndigheden. Den person, der foretager linjechecket, jf. OPS 1.965 a)4)ii), skal være trænet i CRM-koncepter og bedømmelse af CRM-færdigheder og skal sidde i et observatørsæde, hvis et sådant er installeret. I tilfælde af langtursoperationer, hvor der medbringes supplerende operationel flyvebesætning, kan den pågældende person fungere som afløsningspilot og må ikke sidde i nogen af pilotsæderne under start, udflyvning, indledende march, nedstigning, indflyvning og landing. Den pågældendes CRM-bedømmelse baseres udelukkende på observationer under den indledende briefing, kabinebriefingen, cockpitbriefingen og de faser, hvor den pågældende sidder i observatørsædet.

Bilag 2 til OPS 1.965

Periodisk træning og kontrol — Systempaneloperatører

- a) Den periodiske træning og kontrol af systempaneloperatører skal opfylde kravene til piloter samt eventuelle yderligere specifikke opgaver, dog udelades de punkter, som ikke finder anvendelse på systempaneloperatører.
- b) Den periodiske træning og kontrol af systempaneloperatører skal så vidt muligt finde sted sideløbende med, at en pilot gennemgår periodisk træning og kontrol.
- c) Et linjecheck skal foretages af en luftfartøjschef, som er udpeget af luftfartsforetagendet, og som kan accepteres af myndigheden, eller af en instruktør eller kontrollant for typerettigheder af systempaneloperatører.

Bilag 1 til OPS 1.968

Pilotkvalifikation til at operere i begge pilotsæder

- a) Luftfartøjschefer, hvis opgaver også kræver, at de opererer i højre sæde og udfører andenpilotopgaver, eller luftfartøjschefer, som skal udføre trænings- eller eksaminationsopgaver fra højre sæde, skal gennemføre yderligere træning og kontrol som angivet i driftshåndbogen sideløbende med luftfartsforetagendets duelighedscheck, der er foreskrevet i OPS 1.965 b). Denne yderligere træning skal mindst omfatte følgende:
 - 1) svigt i en motor under start
 - 2) indflyvning og cirkling med en motor ude af drift og
 - 3) landing med en motor ude af drift.
- b) Hvis der udføres manøvrer med udfald af en motor i en flyvemaskine, skal motorfejlen simuleres.
- c) Ved operation i højre sæde skal den i OPS krævede prøver for operation i venstre sæde endvidere være gyldige og aktuelle.
- d) En pilot, der afløser luftfartøjschefen, skal sideløbende med luftfartsforetagendets duelighedscheck, som foreskrives i OPS 1.965 b), have demonstreret praktisk udførelse af øvelser (practice of drills) og procedurer, som normalt ikke ville henhøre under den afløsende pilots ansvar. Hvis forskellene mellem venstre og højre sæde ikke er væsentlige (f.eks. på grund af anvendelse af autopilot), kan øvelsen udføres i begge sæder.
- e) En pilot, som ikke er luftfartøjschefen, og som gør tjeneste i venstre sæde, skal sideløbende med luftfartsforetagendets duelighedscheck, som foreskrives i OPS 1.965 b), demonstrere praktisk udførelse af øvelser og procedurer, som ellers ville henhøre under luftfartøjschefens ansvarsområde i egenskab af ikke-flyvende pilot. Hvis forskellene mellem venstre og højre sæde ikke er væsentlige (f.eks. på grund af anvendelse af autopilot), kan øvelsen udføres i begge sæder.

Bilag 1 til OPS 1.980

Operation på mere end én type eller variant

- a) Hvis et flyvebesætningsmedlem opererer på mere end en klasse, type eller variant af en flyvemaskine, som er nævnt i henhold til gældende krav vedrørende flyvebesætningscertifikater, men ikke inden for en enkelt certifikatpåtegning, skal luftfartsforetagendet overholde følgende:

- 1) Et flyvebesætningsmedlem må ikke operere på mere end
 - i) tre typer eller varianter af flyvemaskiner med stempelmotorer eller
 - ii) tre typer eller varianter af flyvemaskiner med turbopropmotorer, eller
 - iii) én type eller variant af en flyvemaskine med turbopropmotorer og én type eller variant af en flyvemaskine med stempelmotorer, eller
 - iv) én type eller variant af en flyvemaskine med turbopropmotorer og en hvilken som helst flyvemaskine inden for en bestemt klasse.
- 2) OPS 1.965 for hver type eller variant, der opereres, medmindre luftfartsforetagendet har indført specifikke procedurer og/eller operationelle begrænsninger, som kan accepteres af myndigheden.

- b) Hvis et flyvebesætningsmedlem opererer på mere end én flyvemaskintype eller -variant inden for én eller flere certifikatpåtegninger som defineret i kravene vedrørende udstedelse af flyvebesætningscertifikat (type-flerpilot), skal luftfartsforetagendet sikre,

- 1) at den minimumsflyvebesætning, som er angivet i driftshåndbogen, er den samme for hver type eller variant, der skal opereres
- 2) at et flyvebesætningsmedlem ikke opererer mere end to flyvemaskintyper eller -varianter, hvortil der kræves en særskilt certifikatpåtegning, og
- 3) at der i en given flyvetjenesteperiode kun flyves med flyvemaskiner inden for én certifikatpåtegning, medmindre luftfartsforetagendet har udarbejdet procedurer, som sikrer tilstrækkelig tid til forberedelse.

Note: I tilfælde hvor der er tale om mere end én certifikatpåtegning, henvises til underpunkt c) og d) nedenfor.

- c) Hvis et flyvebesætningsmedlem opererer mere end én type eller variant af en flyvemaskine, som er nævnt i kravene vedrørende udstedelse af flyvebesætningscertifikat, (type-enpilot og type-flerpilot) men ikke inden for en enkelt certifikatpåtegning, skal luftfartsforetagendet overholde følgende:

- 1) ovenstående underpunkt b)1), b)2) og b)3)
- 2) nedenstående underpunkt d).

- d) Hvis et flyvebesætningsmedlem opererer på mere end én type eller variant af en flyvemaskine, som er nævnt i kravene vedrørende udstedelse af flyvebesætningscertifikat, (type-flerpilot) men ikke inden for en enkelt certifikatpåtegning, skal luftfartsforetagendet overholde følgende:

- 1) Ovenstående underpunkt b)1), b)2) og b)3).
- 2) Før udøvelse af rettighederne i henhold til to certifikatpåtegninger:
 - i) Flyvebesætningsmedlemmet skal have fuldført luftfartsforetagendets duelighedscheck to på hinanden følgende gange og skal have 500 timer i den relevante besætningsposition inden for erhvervsmæssige lufttransportflyvninger hos det samme luftfartsforetagende.
 - ii) Såfremt en pilot har erfaring fra et luftfartsforetagende og udøver rettighederne i henhold til to certifikatpåtegninger og dernæst forfremmes til luftfartøjschef hos det samme luftfartsforetagende på én af de pågældende typer, er den krævede minimumserfaring som luftfartøjschef 6 måneder og 300 timer, og piloten skal have fuldført foretagendets duelighedscheck to på hinanden følgende gange, før den pågældende igen er berettiget til at udøve rettighederne i henhold til to certifikatpåtegninger.
- 3) Før flyvebesætningsmedlemmer påbegynder træning til og operation af en anden type eller variant, skal de have fuldført 3 måneders og 150 timers flyvning på basisflyvemaskinen, og dette skal omfatte mindst ét duelighedscheck.
- 4) Efter fuldførelse af det første linjecheck på den nye type skal der præsteres 50 timers flyvning eller 20 sektorer udelukkende på flyvemaskiner med den nye typecertificering.

- 5) OPS 1.970 for hver type, der opereres, medmindre myndigheden har tilladt godskrivning i overensstemmelse med nedenstående underafsnit 7).
- 6) Den periode, inden for hvilken der kræves linjeflyvningserfaring på hver type, skal være angivet i driftshåndbogen.
- 7) Hvis der søges om godskrivning for at nedsætte kravene til træning, kontrol og rutine mellem flyvemaskinetyper, skal luftfartsforetagendet over for myndigheden påvise, hvilke punkter det ikke er nødvendigt at gentage på hver type eller variant på grund af ligheder.
- i) OPS 1.965 b) kræver, at luftfartsforetagendets duelighedscheck udføres to gange hvert år. Hvis der tillades godskrivning i overensstemmelse med ovenstående underpunkt 7), så luftfartsforetagendets duelighedscheck kan alternere mellem de to typer, giver hvert duelighedscheck luftfartsforetagendets duelighedscheck for den anden type fornyet gyldighed. Under forudsætning af at perioden mellem certifikatduelighedscheck ikke overstiger den periode, som er foreskrevet i de gældende bestemmelser for udstedelse af flyvebesætningscertifikater for hver type, er de gældende krav vedrørende udstedelse af flyvebesætningscertifikater opfyldt. Endvidere skal den relevante og godkendte periodiske træning være angivet i driftshåndbogen.
- ii) OPS 1.965 c) kræver et linjecheck hvert år. Hvis der tillades godskrivning i overensstemmelse med ovenstående underafsnit 7), så linjecheck kan alternere mellem typer eller varianter, giver hvert linjecheck linjecheck for den anden type eller variant fornyet gyldighed.
- iii) Den årlige nød- og sikkerhedsudstyrstræning og kontrol skal dække alle krav til hver type.
- 8) OPS 1.965 for hver type eller variant, som opereres, medmindre myndigheden har tilladt godskrivning i overensstemmelse med ovenstående underafsnit 7).
- e) Hvis et flyvebesætningsmedlem opererer kombinationer af flyvemaskinetyper eller -varianter som defineret i kravene vedrørende udstedelse af flyvebesætningscertifikat (klasse-en-pilot og type-flerpilot), skal luftfartsforetagendet godtgøre, at der er godkendt specifikke procedurer og/eller operationelle begrænsninger i overensstemmelse med OPS 1.980 d).

SUBPART O

KABINEBESÆTNING

OPS 1.988

Anvendelsesområde

Luftfartsforetagendet skal sikre, at samtlige kabinebesætningsmedlemmer overholder kravene i denne subpart og alle andre sikkerhedskrav, der vedrører kabinebesætningen.

I denne forordning forstås ved »kabinebesætningsmedlem« alle besætningsmedlemmer, bortset fra flyvebesætningsmedlemmer, som med henblik på passagerernes sikkerhed udfører opgaver, som luftfartsforetagendet eller luftfartøjschefen har pålagt dem i flyvemaskinens kabine.

OPS 1.989

Identifikation

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at alle kabinebesætningsmedlemmer bærer luftfartsforetagendets kabinebesætningsuniform og klart kan identificeres af passagererne som kabinebesætningsmedlemmer.
- b) Andet personale, såsom sundhedspersonale, sikkerhedspersonale, børnepassere, ledsagere, teknisk personale, underholdere, tolke, som udfører opgaver i kabinen, må ikke bære uniform, som ville kunne identificere dem som kabinebesætningsmedlemmer over for passagererne, medmindre de opfylder kravene i denne subpart og alle andre gældende krav i forbindelse med denne forordning.

OPS 1.990

Kabinebesætningens antal og sammensætning

- a) Luftfartsforetagendet må ikke operere en flyvemaskine med en maksimal godkendt passagersædekfiguration på flere end 19 sæder, når der befordres én eller flere passagerer, medmindre besætningen omfatter mindst ét kabinebesætningsmedlem med det formål at udføre opgaver, som angivet i driftshåndbogen med henblik på passagerernes sikkerhed.
- b) Ved overholdelse af ovenstående underpunkt a) skal luftfartsforetagendet sikre, at minimumsantallet af kabinebesætningsmedlemmer er det største af følgende antal:
 - 1) et kabinebesætningsmedlem for hver 50 eller påbegyndt 50 passagersæder, som er installeret på samme dæk i flyvemaskinen, eller
 - 2) det antal kabinebesætningsmedlemmer, som deltog aktivt i den pågældende nødevakueringsdemonstration i flyvemaskinens kabine, eller som antages at have deltaget i den relevante analyse. Hvis den maksimale godkendte passagersædekfiguration er mindst 50 sæder mindre end det antal sæder, der blev evakueret under demonstrationen, kan antallet af kabinebesætningsmedlemmer dog nedsættes med 1 for hvert multiplum af 50 sæder, som den maksimale godkendte passagersædekfiguration er mindre end den certificerede maksimumskapacitet.
- c) Myndigheden kan under særlige omstændigheder kræve, at et luftfartsforetagende i besætningen medtager yderligere kabinebesætningsmedlemmer.
- d) Under uforudsete omstændigheder kan det krævede minimumsantal af besætningsmedlemmer nedsættes på betingelse af,
 - 1) at antallet af passagerer er nedsat i overensstemmelse med de procedurer, der er angivet i driftshåndbogen, og
 - 2) at der indsendes en rapport til myndigheden efter fuldførelsen af flyvningen.
- e) Luftfartsforetagendet skal sikre, at kravene i subpart O opfyldes, når foretagendet antager kabinebesætningsmedlemmer, som er selvstændige og/eller arbejder freelance eller på deltid. Der skal i denne henseende lægges særlig vægt på det samlede antal flyvemaskintyper eller -varianter, som et kabinebesætningsmedlem må flyve med henblik på erhvervs-mæssig lufttransport, og som ikke må overstige de krav, der foreskrives i OPS 1.1030, herunder også når et andet luftfartsforetagende gør brug af den pågældendes arbejdskraft.

OPS 1.995

Mindstekrav

Luftfartsforetagendet skal sikre, at alle kabinebesætningsmedlemmer

- a) mindst er fyldt 18 år
- b) med regelmæssige mellemrum bliver underkastet en lægeundersøgelse eller lægelig vurdering alt efter myndighedens krav for at kontrollere, om de helbredsmæssigt er egnede til at udføre deres opgaver
- c) med positivt resultat har fuldført en grundlæggende træning i henhold til OPS 1.1005 og har modtaget et bevis for sikkerhedstræning
- d) har fuldført relevant omskolings- og/eller forskelstræning, der mindst omfatter de emner, som er nævnt i OPS 1.1010
- e) gennemgår periodisk træning i tråd med bestemmelserne i OPS 1.1015
- f) er kvalificerede til at udføre deres opgaver i overensstemmelse med procedurerne i driftshåndbogen.

OPS 1.1000

Overordnede kabinebesætningsmedlemmer

- a) Luftfartsforetagendet skal udpege et overordnet kabinebesætningsmedlem, når mere end ét kabinebesætningsmedlem gør tjeneste. For operationer, hvor der er udpeget mere end ét kabinebesætningsmedlem til tjeneste, men hvor der kun kræves ét kabinebesætningsmedlem, skal luftfartsforetagendet udnævne ét kabinebesætningsmedlem til at være ansvarligt over for luftfartøjschefen.
- b) Det overordnede kabinebesætningsmedlem er ansvarligt over for luftfartøjschefen for udførelse og koordinering af de (n) normale procedure(r) og nødprocedure(r), som er angivet i driftshåndbogen. I tilfælde af turbulens og i mangel af instruktioner fra flyvebesætningen har det overordnede kabinebesætningsmedlem ret til at afbryde udførelsen af arbejdsopgaver, der ikke er sikkerhedsrelaterede, og underrette flyvebesætningen om, hvilket turbulensniveau der forekommer, og om behovet for at tænde skiltene med spænd sikkerhedsbælterne. Dette skal følges af den kabinebesætning, der sikrer passagerkabinen og andre relevante områder.
- c) Når OPS 1.990 kræver, at der medføres mere end ét kabinebesætningsmedlem, må luftfartsforetagendet ikke udpege en person til stillingen som overordnet kabinebesætningsmedlem, medmindre den pågældende person har mindst ét års erfaring som operationelt kabinebesætningsmedlem og har fuldført en relevant træning, der som minimum omfatter følgende:
- 1) briefing før flyvning:
 - i) arbejde som besætningsmedlem
 - ii) fordeling af kabinebesætningspladser og ansvarsfordeling
 - iii) hensyn til den bestemte flyvning, herunder flyvemaskinetype, udstyr, området for og arten af flyvningen og passagerkategorier med særlig opmærksomhed rettet mod handicappede, spædbørn og bærepatienter, og
 - 2) samarbejde mellem besætningsmedlemmerne:
 - i) disciplin, ansvarsområder og kommandovej
 - ii) betydning af koordinering og kommunikation
 - iii) uarbejdsdygtig pilot og
 - 3) gennemgang af luftfartsforetagendets krav og de retlige krav:
 - i) sikkerhedsinstruktion af passagerer, sikkerhedsbrochurer
 - ii) sikring af pantryer
 - iii) anbringelse af kabinebagage
 - iv) elektronisk udstyr
 - v) procedurer for påfyldning af brændstof med passagerer om bord
 - vi) turbulens
 - vii) dokumentation og
 - 4) de menneskelige faktorer og forvaltning af besætningsressourcer og
 - 5) indberetning af havarier og hændelser og
 - 6) flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser.
- d) Luftfartsforetagendet skal fastsætte procedurer for udvælgelse af det næstmest egnede kabinebesætningsmedlem til funktionen som overordnet kabinebesætningsmedlem i tilfælde af, at det udpegede overordnede kabinebesætningsmedlem bliver uarbejdsdygtigt. Disse procedurer skal kunne accepteres af myndigheden og tage hensyn til det pågældende kabinebesætningsmedlems operationelle erfaring.
- e) CRM-træning: Luftfartsforetagendet skal sikre, at alle relevante elementer i bilag 2 til OPS 1.1005/1.1010/1.1015, tabel 1, kolonne a), integreres i træningen og dækkes på det niveau, der kræves i kolonne f), kursus for overordnet kabinebesætning.

OPS 1.1002

Flyvning med et enkelt kabinebesætningsmedlem

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert kabinebesætningsmedlem, som ikke har tidligere sammenlignelig erfaring, fuldfører følgende, inden den pågældende fungerer som enkeltstående kabinebesætningsmedlem:
- 1) Træning ud over den træning, der foreskrives i OPS 1.1005 og OPS 1.1010, skal omfatte særlig vægt på følgende med henblik på at afspejle de operationer, som udføres, når der kun er ét kabinebesætningsmedlem:
 - i) ansvar over for luftfartøjschefen for udførelse af den eller de kabinesikkerheds- og nødprocedure(r), der er angivet i driftshåndbogen
 - ii) betydning af koordinering og kommunikation med flyvebesætningen, håndtering af uregelmæssigheder eller forstyrrende passagerer
 - iii) gennemgang af luftfartsforetagendets krav og de retlige krav
 - iv) dokumentation
 - v) indberetning af havarier og hændelser
 - vi) flyve- og tjenestetidsbegrænsninger.
 - 2) Rutineopbygningsflyvning i mindst 20 timer og 15 sektorer. Rutineopbygningsflyvninger skal gennemføres under overvågning af et behørigt erfarent kabinebesætningsmedlem på den flyvemaskinetype, der skal opereres.
- b) Før et kabinebesætningsmedlem får pålagt at fungere som enkeltstående kabinebesætningsmedlem, skal luftfartsforetagendet sikre, at dette kabinebesætningsmedlem er kompetent til at udføre sine opgaver i overensstemmelse med de procedurer, der er angivet i driftshåndbogen. Egnethed til operationer med et enkelt kabinebesætningsmedlem skal behandles blandt kriterierne for kabinebesætningsudvælgelse, -rekruttering og -træning samt bedømmelse af kompetence.

OPS 1.1005

Grundlæggende sikkerhedstræning

(se bilag 1 til OPS 1.1005)

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert kabinebesætningsmedlem inden gennemførelse af omskoling med positivt resultat har fuldført en grundlæggende sikkerhedstræning, der mindst omfatter de emner, som er nævnt i bilag 1 til OPS 1.1005.
- b) Træningskurserne gives alt efter myndighedens valg og efter dennes godkendelse, enten
- 1) af luftfartsforetagendet
 - direkte, eller
 - indirekte via en træningsorganisation, der arbejder på luftfartsforetagendets vegneeller
 - 2) af en godkendt træningsorganisation.
- c) Programmet for og struktureringen af det grundlæggende træningskursus skal være i overensstemmelse med gældende krav og skal godkendes på forhånd af myndigheden.
- d) Alt efter myndighedens valg udsteder myndigheden, luftfartsforetagendet eller den godkendte træningsorganisation, der står for træningskurset, et bevis for sikkerhedstræning til et kabinebesætningsmedlem, når vedkommende har fuldført den grundlæggende sikkerhedstræning og med positivt resultat har gennemgået den kontrol, der er omhandlet i OPS 1.1025.
- e) Hvis myndigheden giver et luftfartsforetagende eller en godkendt træningsorganisation tilladelse til at udstede bevis for sikkerhedstræning til et kabinebesætningsmedlem, skal beviset klart og tydeligt indeholde en henvisning til myndighedens godkendelse.

OPS 1.1010

Omskolings- og forskelstræning

(se bilag 1 til OPS 1.1010)

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert kabinebesætningsmedlem har fuldført en relevant omskolings- og forskelstræning i henhold til de gældende regler, og at denne mindst omfatter de emner, der er nævnt i bilag 1 til OPS 1.1010. Træningskurset skal være beskrevet i driftshåndbogen. Programmet for og struktureringen af træningskurset skal godkendes på forhånd af myndigheden.
- 1) Omskolingsstræning: Kabinebesætningsmedlemmet skal fuldføre et omskolingskursus, inden den pågældende
- i) første gang af luftfartsforetagendet udpeges til at gøre tjeneste som kabinebesætningsmedlem eller
 - ii) udpeges til at gøre tjeneste på en anden flyvemaskinetype samt
- 2) Forskelstræning: Der skal fuldføres forskelstræning, inden der gøres tjeneste
- i) på en variant af en flyvemaskinetype, som opereres på det pågældende tidspunkt, eller
 - ii) på aktuelt opererede typer eller varianter af flyvemaskiner, hvor der forefindes forskelligt sikkerhedsudstyr, er forskellig placering af sikkerhedsudstyr, eller hvor de almindelige procedurer eller nødprocedurerne er forskellige.
- b) Luftfartsforetagendet skal fastlægge indholdet af omskolings- og forskelstræningen under hensyn til kabinebesætningsmedlemmets tidligere træning, således som denne er registreret i kabinebesætningsmedlemmets træningsdokumentation som foreskrevet i OPS 1.1035.
- c) Uden at det berører OPS 1.995 c), kan beslægtede elementer i dels den grundlæggende træning (OPS 1.1005), dels omskolings- og forskelstræningen (OPS 1.1010) kombineres.
- d) Luftfartsforetagendet skal sikre,
- 1) at omskolingsstræningen gennemføres på en struktureret og realistisk måde i overensstemmelse med bilag 1 til OPS 1.1010
 - 2) at forskelstræningen gennemføres på en struktureret måde, og
 - 3) at omskolingsstræningen og om nødvendigt forskelstræningen omfatter anvendelse af alt sikkerhedsudstyr og af alle normale procedurer og nødprocedurer, som finder anvendelse på flyvemaskintypen eller -varianten, og indebærer træning og praktisk øvelse enten på en repræsentativ træningsanordning eller på den faktiske flyvemaskine.
- e) Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert kabinebesætningsmedlem, inden det første gang gør tjeneste, fuldfører luftfartsforetagendets CRM-træning og flyvemaskintypespecifik CRM-træning i overensstemmelse med bilag 1 til OPS 1.1010 j). Kabinebesætningspersonale, som allerede fungerer som kabinebesætningsmedlem hos et luftfartsforetagende, og som ikke tidligere har fuldført luftfartsforetagendets CRM-træning, skal fuldføre denne træning senest på tidspunktet for næste krævede periodiske træning og kontrol, jf. bilag 1 til OPS 1.1010 j), herunder flyvemaskinespecifik CRM, hvis det er relevant.

OPS 1.1012

Rutineopbygning

Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert kabinebesætningsmedlem efter fuldført omskoling gennemgår en rutineopbygning, inden den pågældende gør tjeneste som del af det mindste antal kabinebesætningsmedlemmer, der kræves i OPS 1.990.

OPS 1.1015

Periodisk træning

(se bilag 1 til OPS 1.1015)

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert kabinebesætningsmedlem i overensstemmelse med bilag 1 til OPS 1.1015 gennemgår periodisk træning, som omfatter de opgaver, der er pålagt hvert kabinebesætningsmedlem under almindelige procedurer og nødprocedurer, samt øvelser, som er relevante for de(n) type(r) og/eller -variant(er) af en flyvemaskine, på hvilken de gør tjeneste.

- b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at det program for periodisk træning, som er godkendt af myndigheden, omfatter teoretisk og praktisk undervisning samt individuelle øvelser som foreskrevet i bilag 1 til OPS 1.1015.
- c) Gyldighedsperioden for periodisk træning samt den hermed forbundne kontrol, som kræves i OPS 1.1025, er 12 kalendermåneder plus den resterende del af udstedelsesmåneden. Hvis beviset er udstedt inden for de sidste 3 kalendermåneder af gyldighedsperioden for en foregående kontrol, regnes gyldighedsperioden fra udstedelsesdatoen til 12 kalendermåneder efter udløbsdatoen for den foregående kontrol.

OPS 1.1020

Genopfriskningstræning

(se bilag 1 til OPS 1.1020)

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert kabinebesætningsmedlem, som har været fraværende fra flyvetjeneste i mere end 6 måneder, og som stadig er omfattet af gyldighedsperioden for den tidligere kontrol, som kræves i OPS 1.1025 b)3), fuldfører den i driftshåndbogen anførte genopfriskningstræning som foreskrevet i bilag 1 til OPS 1.1020.
- b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at et kabinebesætningsmedlem, som ikke har været fraværende fra al flyvetjeneste, men hvor vedkommende tjeneste ikke har omfattet opgaver på en bestemt flyvemaskinetype inden for de forudgående 6 måneder som krævet i OPS 1.990 b), inden vedkommende varetager disse opgaver på den pågældende flyvemaskinetype, enten
 - 1) fuldfører genopfriskningstræning på den pågældende type eller
 - 2) opererer to rutinegenopbygningssektorer under erhvervsmæssige flyvninger på den pågældende type.

OPS 1.1025

Kontrol

- a) Alt efter myndighedens valg skal myndigheden, luftfartsforetagendet eller den godkendte træningsorganisation, der står for træningskurset, sikre, at hvert kabinebesætningsmedlem under eller efter fuldførelsen af den træning, som kræves i OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015 og 1.1020, gennemgår en kontrol, som omfatter den træning, de har modtaget, for at bekræfte den pågældendes duelighed ved udførelse af almindelige sikkerhedsopgaver og beredskabsopgaver.

Alt efter myndighedens valg skal myndigheden, luftfartsforetagendet eller den godkendte træningsorganisation, der står for træningskurset, sikre, at det personale, der foretager kontrollen, er passende kvalificeret.

- b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert kabinebesætningsmedlem gennemgår en kontrol, som omfatter
 - 1) grundlæggende sikkerhedstræning. De emner, der er nævnt i bilag 1 til OPS 1.1005
 - 2) omskolings- og forskelstræning. De emner, der er nævnt i bilag 1 til OPS 1.1010
 - 3) periodisk træning. Alt efter behov de emner, der er nævnt i bilag 1 til OPS 1.1015 og
 - 4) genopfriskningstræning. De emner, der er nævnt i bilag 1 til OPS 1.1020.

OPS 1.1030

Flyvning på mere end én type eller variant

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert kabinebesætningsmedlem ikke gør tjeneste på mere end tre flyvemaskintyper. Dog kan et kabinebesætningsmedlem med myndighedens godkendelse gøre tjeneste på fire flyvemaskintyper under forudsætning af følgende for mindst to af typerne:
 - 1) ikke-typespecifikke normale procedurer og nødprocedurer er identiske, og
 - 2) sikkerhedsudstyr og typespecifikke normale procedurer og nødprocedurer ligner hinanden.

- b) Med henblik på ovenstående underpunkt a) betragtes varianter af en flyvemaskinetype som forskellige typer, såfremt de ikke har ligheder på alle følgende områder:
- 1) betjening af nødudgange
 - 2) bærbart sikkerhedsudstyrs placering og type og
 - 3) typespecifikke nødprocedurer.

OPS 1.1035

Træningsdokumentation

Luftfartsforetagendet skal

- 1) opbevare dokumentation for hele den i OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015, 1.1020 og 1.1025 krævede træning og kontrol, og
- 2) opbevare kopi af beviset for sikkerhedstræning, og
- 3) holde træningsdokumentationen og dokumentationen for lægeundersøgelser eller lægelige vurderinger ajour, idet der for træningsdokumentationens vedkommende angives datoer for og indhold af den modtagne omskolings- og forskels-træning samt den periodiske træning, og
- 4) efter anmodning stille dokumentationen for al grundlæggende træning, omskolings- og periodisk træning og kontrol til rådighed for det pågældende kabinebesætningsmedlem.

Bilag 1 til OPS 1.1005

Grundlæggende sikkerhedstræning

Følgende skal som et minimum indgå i et grundlæggende sikkerhedstræningskursus som nævnt i OPS 1.1005:

- a) Brand og røgbekæmpelse
 1. Understregning af, at det er kabinebesætningens ansvar hurtigt at reagere på krisesituationer forbundet med brand og røg og navnlig, at det er vigtigt at fastslå den faktiske årsag til branden.
 2. Øjeblikkelig underretning af flyvebesætningen, samt de specifikke handlinger, der er nødvendige med henblik på samordning og assistance, når brand eller røg opdages.
 3. Nødvendigheden af at foretage hyppig kontrol af potentielle brandrisikosteder, inklusive toiletter og røgdetektorer.
 4. De forskellige typer brand og det rigtige slukningsmiddel; procedurer for særlige brandsituationer; teknikker for anvendelse af slukningsmidler og konsekvenserne af ukorrekt anvendelse samt anvendelse i et snævert rum.
 5. De generelle procedurer for udryknings- og beredskabstjenester på jorden i lufthavne.
- b) Overlevelse i vand

Iførelse og anvendelse af personligt flydeudstyr i vand. Før første tjeneste om bord på en flyvemaskine med redningsflåder eller lignende udstyr skal der gives træning i anvendelsen af dette udstyr samt praktiske øvelser i vandet.
- c) Overlevelsestræning

Overlevelsestræningen skal svare til de områder, hvori arbejdet foregår (f.eks. polarområder, ørkenområder, jungleområder eller havområder).
- d) Lægelige aspekter og førstehjælp
 1. Instruktion i førstehjælp og anvendelsen af førstehjælpsudstyr.
 2. Førstehjælp forbundet med overlevelsestræning og hensigtsmæssig hygiejne.
 3. De fysiologiske virkninger af flyvning, navnlig hypoxi.

e) Håndtering af passagerer

1. Vejledning mht. identifikation og håndtering af passagerer, som er eller bliver påvirket af alkohol eller er påvirket af medicin eller narkotika eller er aggressive.
2. Metoder, der kan anvendes til at motivere passagererne, samt den nødvendige crowd control med henblik på hurtig evakuering af en flyvemaskine.
3. Bestemmelser om sikker anbringelse af kabinebagage (inklusive kabinens serveringsmateriel) og risikoen for, at den kan udgøre en fare for mennesker i kabinen eller hindre adgang til eller beskadige nødudstyr eller nødudgange i flyvemaskinen.
4. Korrekt pladsfordeling i forhold til flyets masse og balance er vigtig. Navnlig placering af handicappede passagerer og behovet for at placere raske og rørige passagerer ved ukontrollerede nødudgange.
5. Opgaver i forbindelse med turbulens, herunder sikring af kabinen.
6. Forholdsregler der skal træffes, når levende dyr transporteres i kabinen.
7. Træning i håndtering af farligt gods, herunder bestemmelserne i subpart R.
8. Sikkerhedsprocedurer, herunder bestemmelserne i subpart S.

f) Kommunikation

Under træningen skal det understreges, at effektiv kommunikation mellem kabinebesætningen og flyvebesætningen er vigtig, herunder teknik, fælles sprog og terminologi.

g) Disciplin og ansvar

1. Vigtigheden af, at kabinebesætningsmedlemmerne udfører deres opgaver i overensstemmelse med driftshåndbogen.
2. Vedvarende faglig og fysisk kompetence til at fungere som kabinebesætningsmedlem, navnlig med hensyn til flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser.
3. Viden om luftfartsbestemmelserne for kabinebesætninger og den civile luftfartsmyndigheds rolle.
4. Generelt kendskab til relevant luftfartsterminologi, flyveteori, passagerfordeling, meteorologi og operationsområder.
5. Briefing af kabinebesætningen før flyvning og meddelelse af de sikkerhedsoplysninger, der er nødvendige for kabinebesætningsmedlemmernes specifikke opgaver.
6. Betydningen af, at relevante dokumenter og håndbøger ajourføres med de ændringer, som udleveres af luftfartsforetagendet.
7. Betydningen af at kunne afgøre, hvornår kabinebesætningsmedlemmer har beføjelse til og ansvar for at påbegynde en evakuering og andre nødprocedurer.
8. Betydningen af sikkerhedsopgaver og -ansvar samt behovet for øjeblikkelig og effektiv reaktion på nødsituationer.

h) Forvaltning af besætningsressourcer

1) Orienterende CRM-kursus:

- i) Et kabinebesætningsmedlem skal fuldføre et orienterende CRM-kursus før vedkommende første gang udpeges til at gøre tjeneste som kabinebesætningsmedlem. Kabinebesætningspersonale, som allerede gør tjeneste som kabinebesætningsmedlem inden for erhvervsmæssig lufttransport, og som ikke tidligere har fuldført et orienterende kursus, skal fuldføre et orienterende CRM-kursus senest på tidspunktet for næste krævede periodiske træning og/eller kontrol.
- ii) Træningselementerne i bilag 2 til OPS 1.1005/1.1010/1.1015, tabel 1, kolonne a), skal dækkes på det niveau, der kræves i kolonne b), orienterende CRM-kursus.
- iii) Det orienterende CRM-kursus skal gennemføres ved hjælp af mindst ét kabinebesætningsmedlem, der er CRM-instruktør.

Bilag 1 til OPS 1.1010

Omskolings- og forskelstræning

a) Generelt

Luftfartsforetagendet skal sikre,

1. at omskolings- og forskelstræning gennemføres ved hjælp af passende kvalificeret personale, og
2. at der under omskolings- og forskelstræningen trænes lokalisering, afmontering og anvendelse af alle de former for sikkerheds- og overlevelsesudstyr, der medbringes i flyvemaskinen, samt i alle normale procedurer og nødprocedurer for den flyvemaskinetype, -variant og -konfiguration, der skal flyves med.

b) Træning i brand- og røgbekæmpelse

Luftfartsforetagendet skal sikre, at

1. hvert kabinebesætningsmedlem får en realistisk og praktisk træning i anvendelsen af alt brandbekæmpelsesudstyr, herunder af beskyttelsesbeklædning, der er repræsentativt for det, der findes i flyvemaskinen. Denne træning skal omfatte
 - i) slukning af brand, der er karakteristisk for brand inde i en flyvemaskine, idet der dog i tilfælde af halonslukkere kan anvendes et alternativt slukningsmiddel, og
 - ii) iførelse og anvendelse af åndedrætsbeskyttelsesudstyr i et lukket miljø, der simuleres røgfylt.

c) Betjening af døre og nødudgange

Luftfartsforetagendet skal sikre, at

1. hvert kabinebesætningsmedlem prøver at betjene og faktisk åbne alle normale udgange og nødudgange til evakuering af passagerer i en flyvemaskine eller i en repræsentativ træningsanordning, og
2. betjening af alle andre udgange, som for eksempel cockpitvinduer, demonstreres.

d) Træning med evakueringsslisker

Luftfartsforetagendet skal sikre, at

1. hvert kabinebesætningsmedlem prøver at glide ned ad en evakueringssliske fra en højde, der er repræsentativ for dørkarmshøjden på flyvemaskinens hoveddæk
2. slisken er tilsluttet en flyvemaskine eller en repræsentativ træningsanordning, og at
3. der foretages en yderligere nedglidningsøvelse, når kabinebesætningsmedlemmet kvalificerer sig til en flyvemaskinetype, hvor hoveddækkets dørkarmshøjde afviger væsentligt fra de flyvemaskinetyper, der tidligere har været fløjet med.

e) Evakueringsprocedurer og andre nødsituationer

Luftfartsforetagendet skal sikre,

1. at nødevakueringstræningen omfatter undervisning med hensyn til planlagte og ikke-planlagte evakueringer på land eller vand. Træningen skal omfatte undervisning i, hvordan det konstateres, om udgange ikke kan anvendes eller hvornår evakueringsudstyret ikke kan tages i anvendelse, og
2. at hvert kabinebesætningsmedlem trænes i at kunne håndtere følgende:
 - i) brand under flyvningen, med særlig vægt på identificering af den faktiske brandårsag
 - ii) kraftig turbulens
 - iii) pludseligt trykfald, herunder iførelse af transportabelt iltudstyr, og
 - iv) andre nødsituationer under flyvning.

f) Crowd control

Luftfartsforetagendet skal sikre, at der gives træning i de praktiske aspekter af crowd control i forskellige nødsituationer, alt efter flyvemaskinetype.

g) Pilotens uarbejdsdygtighed

Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert kabinebesætningsmedlem, medmindre minimumsflyvebesætningen består af mere end to personer, trænes i proceduren vedrørende flyvebesætningsmedlemmers uarbejdsdygtighed og betjening af sæde- og selemekanismerne. Træning i anvendelsen af flyvebesætningsmedlemmers iltssystem og anvendelsen af flyvebesætningsmedlemmers checklister, hvis det kræves i henhold til luftfartsforetagendets SOP-procedurer, skal gennemføres i form af en praktisk demonstration.

h) Sikkerhedsudstyr

Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert kabinebesætningsmedlem får realistisk træning i og demonstration af lokalisering og anvendelse af sikkerhedsudstyr, herunder følgende:

1. slisker, og hvis der er tale om slisker, der ikke er selvbærende, også i anvendelse af eventuelle tilhørende reb
2. redningsbåde og redningsbåde med sliske, herunder udstyr, der er fastgjort til og/eller medføres i båden
3. redningsveste, børneredningsveste og flydelifte
4. systemer med nedfaldende iltmasker
5. nødilt
6. brandslukkere
7. brandøkser eller koben
8. nødllys, herunder stavlygter
9. kommunikationsudstyr, herunder megafoner
10. overlevelsespakker, herunder indholdet heraf
11. pyroteknisk udstyr (faktisk eller repræsentativt udstyr)
12. førstehjælpskasser, indholdet heraf og medicinsk nødudstyr, og
13. andet kabinesikkerhedsudstyr- og -systemer, hvis relevant.

i) Instruktion af passagerer/sikkerhedsdemonstrationer

Luftfartsforetagendet skal sikre, at der gives træning i at forberede passagerer til normale situationer og nødsituationer i overensstemmelse med OPS 1.285.

j) Forvaltning af besætningsressourcer. Luftfartsforetagendet skal sikre,

- 1) at hvert kabinebesætningsmedlem fuldfører luftfartsforetagendets CRM-uddannelse, der dækker træningselementerne i bilag 2 til OPS 1.1005/1.1010/1.1015, tabel 1, kolonne a), på det niveau, der kræves i kolonne c), før den pågældende modtager efterfølgende flyvemaskinespecifik CRM- og/eller periodisk CRM-træning
- 2) at træningselementerne i bilag 2 til OPS 1.1005/1.1010/1.1015, tabel 1, kolonne a), hvis et kabinebesætningsmedlem gennemgår et omskolingskursus på en anden flyvemaskinetype, dækkes på det niveau, der kræves i kolonne d), flyvemaskinespecifik CRM
- 3) at luftfartsforetagendets CRM-træning og flyvemaskinespecifik CRM gennemføres ved hjælp af mindst ét kabinebesætningsmedlem, der er CRM-instruktør.

*Bilag 1 til OPS 1.1015***Periodisk træning**

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at der gennemføres periodisk træning ved hjælp af kvalificerede personer.
- b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at programmet for den periodiske træning for hver 12-måneders periode omfatter følgende:
 1. nødprocedurer inklusive pilotens uarbejdsdygtighed
 2. evakueringsprocedurer, herunder teknikker til crowd control
 3. træning af hvert kabinebesætningsmedlem i at åbne normale udgange og nødudgange til evakuering af passagerer

4. lokalisering og betjening af nødudstyr, herunder iltsystemer, samt træning af hvert besætningsmedlem i iførelse af redningsveste, transportabelt iltudstyr og åndedrætsbeskyttelsesudstyr
5. førstehjælp og indhold af førstehjælpskasser
6. anbringelse af genstande i kabinen
7. sikkerhedsprocedurer
8. gennemgang af hændelser og havarier, og
9. forvaltning af besætningsressourcer. Luftfartsforetagendet sikrer, at CRM-træningen opfylder følgende:
 - i) Træningselementerne i bilag 2 til OPS 1.1005/1.1010/1.1015, tabel 1, kolonne a), skal dækkes inden for en træningscyklus på det niveau, der kræves i kolonne e), årlig periodisk CRM-træning.
 - ii) Fastlæggelse og gennemførelse af denne kursusplan skal forestås af et kabinebesætningsmedlem, der er CRM-instruktør.
 - iii) Når CRM-træningen gives i form af enkeltstående moduler, skal den gennemføres ved hjælp af mindst ét kabinebesætningsmedlem, der er CRM-instruktør.
- c) Luftfartsforetagendet skal sikre, at den periodiske træning med intervaller på højst 3 år også omfatter
 1. betjening og faktisk åbning af alle normale udgange og alle nødudgange til evakuering af passagerer i en flyvemaskine eller i en repræsentativ træningsanordning
 2. demonstration af betjeningen af alle andre udgange
 3. realistisk og praktisk træning i anvendelsen af brandbekæmpelsesudstyr, herunder af beskyttelsespåkledning, der er repræsentativt for det, der findes i flyvemaskinen.Denne træning skal omfatte
 - i) slukning af brand, der er karakteristisk for brand inde i en flyvemaskine, dog kan der i tilfælde af halonslukkere anvendes et alternativt slukningsmiddel, og
 - ii) hvert kabinebesætningsmedlems iførelse og anvendelse af åndedrætsbeskyttelsesudstyr i et lukket miljø, der simuleres røgfylt
4. anvendelse af pyroteknisk udstyr (faktisk eller repræsentativt udstyr), og
5. demonstration af anvendelsen af redningsbåde eller redningsbåde med sliske, hvor sådanne forefindes.
6. Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvert kabinebesætningsmedlem, medmindre minimumsflyvebesætningen består af mere end to personer, trænes i proceduren vedrørende flyvebesætningsmedlemmers uarbejdsdygtighed og betjening af sæde- og selemekanismerne. Træning i anvendelsen af flyvebesætningsmedlemmers iltsystem og anvendelsen af flyvebesætningsmedlemmers checklister, hvis det kræves i henhold til luftfartsforetagendets SOP-procedurer, skal gennemføres i form af en praktisk demonstration.
- d) Luftfartsforetagendet skal sikre, at alle relevante krav i bilag III, OPS 1, indgår i træningen af kabinebesætningsmedlemmer.

Bilag 1 til OPS 1.1020

Genopfriskningskurser

Luftfartsforetagendet skal sikre, at genopfriskningstræningen udføres af behørigt kvalificerede personer og for hvert kabinebesætningsmedlem som minimum omfatter

- 1) nødprocedurer inklusive pilotens uarbejdsdygtighed
- 2) evakueringsprocedurer inklusive metoder til crowd control
- 3) betjening og faktisk åbning af alle normale udgange og alle nødudgange til evakuering af passagerer i en flyvemaskine eller i en repræsentativ træningsanordning
- 4) demonstration af betjeningen af alle andre udgange inklusive vinduerne i cockpittet og
- 5) lokalisering og håndtering af nødudstyr, herunder iltsystemer, samt iførelse af redningsveste, transportabelt iltudstyr og åndedrætsbeskyttelsesudstyr.

Bilag 2 til OPS 1.1005/1.1010/1.1015

Træning

1. CRM-træningsplanen skal sammen med CRM-metodik og -terminologi indgå i driftshåndbogen.
2. Tabel 1 angiver, hvilke CRM-elementer der skal indgå i hver type træning.

Tabel 1

CRM-træning

Træningselementer	Orienterende CRM-kursus	Luftfartsforetagendets CRM-træning	Flyvemaskine-specifik CRM	Årlig periodisk CRM-træning	Kursus for overordnet kabinebesætning
a)	b)	c)	d)	e)	f)

Generelle principper

Menneskelige faktorer i luftfarten	Dybtgående	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Oversigt	
Generelle instruktioner vedrørende CRM-principper og -formål			Ikke påkrævet		
Menneskelig præstation og begrænsninger					

Set ud fra det enkelte kabinebesætningsmedlems synsvinkel

Personforståelse, menneskelige fejl og pålidelighed, holdning og adfærd, selvurdering					
Stress og håndtering af stress					
Træthed og agtpågivenhed	Dybtgående Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Oversigt	(3-årscyklus)	Ikke påkrævet

Assertivitet

Situationsforståelse, informationsindhentning og -behandling					
--	--	--	--	--	--

Set ud fra den samlede besætnings synsvinkel

Forebyggelse og sporing af fejl					
Samlet situationsforståelse, informationsindhentning og -behandling				Oversigt	
Håndtering af arbejdsbyrder				(3-årscyklus)	
Effektiv kommunikation og koordinering mellem alle besætningsmedlemmer, inklusive flyvebesætningen og uerfarne kabinebesætningsmedlemmer, kulturelle forskelle	Ikke påkrævet	Dybtgående	Alt efter type (r)		Uddybning (relevant for overordnede kabinebesætningsmedlemmers opgaver)

Træningselementer	Orienterende CRM-kursus	Luftfartsforetagendets CRM-træning	Flyvemaskinespecifik CRM	Årlig periodisk CRM-træning	Kursus for overordnet kabinebesætning
a)	b)	c)	d)	e)	f)
Ledelse, samarbejde, synergi, beslutningstagning, delegering					
Individuelt ansvar og beslutningstagning og aktion					
Identificering og håndtering af menneskelige faktorer blandt passagerne: crowd control, passagerstress, konfliktstyring, lægelige faktorer					
Specifikke forhold relateret til flyvemaskintyper (smal/bred krop, et/flere dæk), flyvebesætningens og kabinebesætningens sammensætning og antallet af passagerer		Ikke påkrævet	Dybtgående		

Set ud fra luftfartsforetagendets og organisationens synsvinkel

Virksomhedens sikkerhedskultur, standardprocedurer (SOP), organisationsmæssige faktorer					
Effektiv kommunikation og koordinering med øvrigt operativt personale og groundtjenester	Ikke påkrævet	Dybtgående	Alt efter type (r)	Oversigt (3-års cyklus)	
Deltagelse i indberetning af kabinesikkerhedsmæssige hændelser og havarier					
Case-baserede emner (jf. note)		Påkrævet		Påkrævet	

Note: Med hensyn til kolonne d) skal der, hvis der ikke foreligger relevante flyvemaskinespecifikke case-baserede eksempler, overvejes anvendelse af case-baserede eksempler, der er relevante for operationens størrelse og omfang.

SUBPART P

HÅNDBØGER, LOGBØGER OG DOKUMENTATION

OPS 1.1040

Almindelige bestemmelser om driftshåndbøger

- Luftfartsforetagendet skal sikre, at driftshåndbogen indeholder alle de instruktioner og informationer, som er nødvendige, for at det operative personale kan udføre sine opgaver.
- Luftfartsforetagendet skal sikre, at driftshåndbogens indhold, herunder alle ændringer og revideringer, ikke strider mod bestemmelserne i AOC'en eller andre gældende bestemmelser og kan godkendes af eller, hvor det er relevant, er godkendt af myndigheden.

- c) Medmindre andet er godkendt af myndigheden eller foreskrevet i national ret, skal luftfartsforetagendet udarbejde driftshåndbogen på engelsk. Endvidere kan luftfartsforetagendet oversætte håndbogen helt eller delvist til et andet sprog og anvende denne helt eller delvist på det pågældende sprog.
- d) Skulle det blive nødvendigt for luftfartsforetagendet at udarbejde nye driftshåndbøger eller større dele/bind heraf, skal foretagendet overholde ovenstående underpunkt c).
- e) Luftfartsforetagendet kan udgive driftshåndbogen i særskilte bind.
- f) Luftfartsforetagendet skal sikre, at alt operativt personale har let adgang til et eksemplar af hver del af driftshåndbogen, som er relevant for det pågældende personales opgaver. Endvidere skal luftfartsforetagendet til hvert besætningsmedlem udlevere et personligt eksemplar af driftshåndbogens del A og B eller afsnit herfra, som er relevante for selvstudium.
- g) Luftfartsforetagendet skal sikre, at driftshåndbogen ændres eller revideres, så instruktionerne og informationerne deri til stadighed holdes ajour. Luftfartsforetagendet skal sikre, at alt operativt personale gøres bekendt med de ændringer, som er relevante for det pågældende personales opgaver.
- h) Enhver indehaver af en driftshåndbog eller af relevante dele af en driftshåndbog skal holde denne/disse ajour med de ændringer eller revisioner, som udleveres af luftfartsforetagendet.
- i) Luftfartsforetagendet skal på forhånd tilsende myndigheden påtænkte ændringer og revisioner inden disses ikrafttrædelsesdato. Såfremt ændringen vedrører en del af driftshåndbogen, som skal godkendes i overensstemmelse med OPS, skal sådan godkendelse indhentes, inden ændringen træder i kraft. Når der af sikkerhedshensyn kræves øjeblikkelige ændringer eller revisioner, kan disse offentliggøres og finde anvendelse umiddelbart, under forudsætning af at der er ansøgt om en eventuel påkrævet godkendelse.
- j) Luftfartsforetagendet skal indarbejde alle ændringer og revisioner, som kræves af myndigheden.
- k) Luftfartsforetagendet skal sikre, at informationer, som er taget fra godkendte dokumenter, og enhver ændring af således godkendte informationer er korrekt gengivet i driftshåndbogen, og at driftshåndbogen ikke indeholder informationer, som er i strid med noget godkendt dokument. Dette krav udelukker dog ikke, at luftfartsforetagendet kan anvende mere forsigtige data og procedurer.
- l) Luftfartsforetagendet skal sikre, at driftshåndbogens indhold præsenteres i en form, i hvilken oplysningerne kan anvendes uden vanskeligheder. Udformningen af driftshåndbogen skal overholde principperne for hensyntagen til menneskelige faktorer.
- m) Luftfartsforetagendet kan af myndigheden få tilladelse til at præsentere driftshåndbogen eller dele heraf i en anden form end i en trykt papirudgave. I sådanne tilfælde skal der sikres et acceptabelt tilgængeligheds-, brugbarheds- og pålidelighedsniveau.
- n) Brugen af en forkortet udgave af driftshåndbogen fritager ikke luftfartsforetagendet for at overholde kravene i OPS 1.130.

OPS 1.1045

Driftshåndbog — Opbygning og indhold

(se bilag 1 til OPS 1.1045)

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at den overordnede opbygning i driftshåndbogen er som følger:

— Del A: Generelt/grundlæggende

Denne del skal omfatte alle ikke-typerelaterede regler, instruktioner og procedurer, som kræves for en sikker flyvning.

— Del B: Operative forhold vedrørende flyvemaskinen

Denne del skal omfatte alle de typerelaterede instruktioner og procedurer, som kræves for en sikker flyvning. I denne del skal der tages hensyn til alle forskelle mellem typer, varianter eller individuelle flyvemaskiner, som luftfartsforetagendet anvender.

— Del C: Instruktioner og informationer vedrørende ruter og flyvepladser

Denne del skal omfatte alle de instruktioner og informationer, som kræves vedrørende operationsområdet.

— Del D: Træning

Denne del skal omfatte alle de personaletræningsinstruktioner, som kræves for en sikker operation.

- b) Luftfartsforetagendet skal sikre, at driftshåndbogens indhold er i overensstemmelse med bilag 1 til OPS 1.1045 og er relevant for operationsområdet og operationstypen.
- c) Luftfartsforetagendet skal sikre, at driftshåndbogens struktur i enkeltheder kan accepteres af myndigheden.

OPS 1.1050

Flyvehåndbog

Luftfartsforetagendet skal løbende udarbejde en godkendt flyvehåndbog eller et tilsvarende dokument for hver flyvemaskine, som luftfartsforetagendet opererer.

OPS 1.1055

Rejseløgbog

- a) Luftfartsforetagendet skal opbevare følgende informationer for hver flyvning i form af en rejseløgbog (Journey Log):
 - 1) flyvemaskinens registrering
 - 2) dato
 - 3) besætningsmedlemmets/-medlemmernes navn(e)
 - 4) besætningsmedlemmets/-medlemmernes tildelte opgaver
 - 5) afgangssted
 - 6) ankomststed
 - 7) afgangstidspunkt (off-block time)
 - 8) ankomsttidspunkt (on-block time)
 - 9) antal timers flyvning
 - 10) flyvningens art
 - 11) hændelser, (eventuelle) observationer og
 - 12) luftfartøjschefens underskrift (eller tilsvarende).
- b) Luftfartsforetagendet kan af myndigheden gives tilladelse til ikke at føre en rejseløgbog eller dele heraf, hvis de relevante oplysninger foreligger i andre dokumenter.
- c) Luftfartsforetagendet skal sikre, at alle registreringer foretages løbende, og at de er i blivende form.

OPS 1.1060

Operationel flyveplan

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at den operationelle flyveplan, som anvendes, og de registreringer, der foretages under flyvningen, indeholder følgende:
 - 1) flyvemaskinens registrering
 - 2) flyvemaskinens type og variant
 - 3) dato for flyvningen
 - 4) flyvningens identifikation
 - 5) flyvebesætningsmedlemmernes navne

- 6) flyvebesætningsmedlemmernes tildelte opgaver
 - 7) afgangssted
 - 8) afgangstidspunkt (faktisk off-block time, starttidspunkt)
 - 9) ankomststed (planlagt og faktisk)
 - 10) ankomsttidspunkt (faktisk landingstidspunkt og on-block time)
 - 11) operationstype (ETOPS, VFR, færgeflynning osv.)
 - 12) rute og rutesegmenter med checkpunkter/waypoints, afstande, tider og beholdne kurser
 - 13) planlagt marchfart og flyvetider mellem checkpunkter/waypoints. Anslåede og faktiske tider over checkpunkter/waypoints
 - 14) sikkerhedshøjder og minimumsniveauer
 - 15) planlagte højder og flyveniveauer
 - 16) brændstofferegninger (dokumentation for kontrol af brændstof under flyvningen)
 - 17) brændstof om bord, når motorerne startes
 - 18) alternativ(er) for ankomst og, hvor det er relevant, start og en-route, herunder de oplysninger, som kræves i ovenstående underpunkt 12), 13), 14) og 15)
 - 19) første ATS-flyveplanklarering og efterfølgende genklarering
 - 20) beregninger ved genplanlægning under flyvningen og
 - 21) de relevante meteorologiske oplysninger.
- b) Punkter, som er lettilgængelige i anden dokumentation eller fra en anden acceptabel kilde, eller som er irrelevante for den pågældende operationstype, kan udelades af den operationelle flyveplan.
- c) Luftfartsforetagendet skal sikre, at den operationelle flyveplan og anvendelsen deraf er beskrevet i driftshåndbogen.
- d) Luftfartsforetagendet skal sikre, at alle registreringer i den operationelle flyveplan foretages løbende, og at de er i blivende form.

OPS 1.1065

Opbevaringsperioder for dokumenter

Luftfartsforetagendet skal sikre, at al dokumentation og alle relevante operationelle og tekniske informationer for hver enkelt flyvning opbevares i de i bilag 1 til OPS 1.1065 foreskrevne perioder.

OPS 1.1070

Luftfartsforetagendets redegørelse for vedvarende luftdygtighedsstyring

Luftfartsforetagendet skal løbende udarbejde en godkendt redegørelse for vedvarende luftdygtighedsstyring som foreskrevet i Part M, punkt M.A.704.

OPS 1.1071

Flyvemaskinens tekniske logbog

Luftfartsforetagendet skal føre en teknisk logbog for flyvemaskinen som foreskrevet i OPS 1.915.

Bilag 1 til OPS 1.1045

Driftshåndbogens indhold

Luftfartsforetagendet skal sikre, at driftshåndbogen indeholder følgende:

A. GENERELT/GRUNDLÆGGENDE**0. ADMINISTRATION OG STYRING AF DRIFTSHÅNDBOGEN****0.1. Indledning**

- a) En erklæring om, at håndbogen opfylder alle gældende bestemmelser og betingelserne og vilkårene i den gældende AOC.
- b) En erklæring om, at håndbogen indeholder operationelle instruktioner, som skal overholdes af det pågældende personale.
- c) En fortegnelse over og en kort beskrivelse af de forskellige dele, deres indhold, anvendelsesområde og brug.
- d) Forklaringer på og definitioner af begreber og ord, som er nødvendige ved brug af driftshåndbogen.

0.2. System for ændring og revision

- a) Navn på de(n) ansvarlige for udstedelse og indførelse af ændringer og revisioner.
- b) En fortegnelse over ændringer og revisioner med angivelse af indførelses- og ikrafttrædelsesdatoer.
- c) En erklæring om, at håndskrevne ændringer og revisioner ikke er tilladt bortset fra situationer, hvor hensynet til sikkerheden kræver øjeblikkelig ændring eller revision.
- d) En beskrivelse af systemet for annotation af sider samt disses ikrafttrædelsesdatoer.
- e) En fortegnelse over gældende sider.
- f) Annotation af ændringer (på tekstsider og så vidt muligt på kort og diagrammer).
- g) Midlertidige revisioner.

En beskrivelse af distributionssystemet for driftshåndbøger, ændringer og revisioner.

1. ORGANISATION OG ANSVARSOMRÅDER

- 1.1. Organisationsstruktur. En beskrivelse af organisationsstrukturen, herunder en overordnet organisationsplan for selskabet og en organisationsplan for driftsafdelingen. Organisationsplanen skal give et billede af forholdet mellem driftsafdelingen og selskabets øvrige afdelinger. Organisationsplanen skal navnlig vise underordningen og rapporteringslinjerne for alle divisioner, afdelinger osv., som er forbundet med flyvesikkerheden.
- 1.2. Udpegede stillingsindehavere. Navnet på hver udpeget stillingsindehaver, som er ansvarlig for flyveoperationer, vedligeholdelsessystemet, træning af besætning og operationer på jorden som foreskrevet i OPS 1.175 i). Der skal heri indgå en beskrivelse af de pågældendes funktioner og ansvarsområder.
- 1.3. Ansvar og pligter for personalet i driftsledelsen (operations management). En beskrivelse af de pligter, det ansvar og de beføjelser, driftsledelsens personale har vedrørende flyvesikkerheden og overholdelsen af de gældende bestemmelser.
- 1.4. Luftfartøjschefens beføjelser, opgaver og ansvar. En redegørelse, som definerer luftfartøjschefens beføjelser, opgaver og ansvar.
- 1.5. Opgaver og ansvar for andre besætningsmedlemmer end luftfartøjschefen.

2. OPERATIONEL KONTROL OG TILSYN

- 2.1. Luftfartsforetagendets tilsyn med driften. En beskrivelse af luftfartsforetagendets system for tilsyn med driften (se OPS 1.175 g)). Af denne beskrivelse skal det fremgå, hvorledes der føres tilsyn med flyvesikkerheden og personalets kvalifikationer. Navnlig skal de procedurer, der er forbundet med følgende punkter, beskrives:
 - a) gyldigheden af certifikater og beviser
 - b) det operative personales kompetence og
 - c) styring, analyse og opbevaring af rekorderinger, flyvedokumentation, yderligere oplysninger og data.

- 2.2. System for bekendtgørelse af yderligere operationelle instruktioner og oplysninger. En beskrivelse af ethvert system for bekendtgørelse af oplysninger, som kan være af operationel art, men som supplerer informationerne i driftshåndbogen. Anvendelsesområdet for disse oplysninger og ansvaret for bekendtgørelsen af dem skal medtages.
- 2.3. Havariforebyggelses- og flyvesikkerhedsprogram. En beskrivelse af de vigtigste aspekter ved flyvesikkerhedsprogrammet.
- 2.4. Operationel kontrol. En beskrivelse af de procedurer og det ansvar, som kræves for at udøve operationel kontrol med hensyn til flyvesikkerhed.
- 2.5. Myndighedens beføjelser. En beskrivelse af myndighedens beføjelser og retningslinjer til personalet om, hvordan myndighedspersonalets inspektioner kan lettes.

3. KVALITETSSYSTEM

En beskrivelse af det indførte kvalitetssystem, der som minimum skal omfatte

- a) en kvalitetspolitik
- b) en beskrivelse af kvalitetssystemets organisation og
- c) arbejds- og ansvarsfordelingen.

4. BESÆTNINGENS SAMMENSÆTNING

- 4.1. Besætningens sammensætning. En beskrivelse af den metode, der bestemmer besætningernes sammensætning, under hensyn til følgende:
 - a) den type af flyvemaskine, der anvendes
 - b) området for og typen af den flyvning, der udføres
 - c) flyvningens fase
 - d) mindstekravet til antal besætningsmedlemmer og den planlagte flyvetjenesteperiode
 - e) besætningsmedlemmernes erfaring (samlet og opgjort efter type), rutine (recency) og kvalifikationer
 - f) udpegelsen af luftfartøjschefen og, hvis flyvningens varighed kræver det, procedurerne for afløsning af luftfartøjschefen eller andre medlemmer af flyvebesætningen (se bilag 1 til OPS 1.940)
 - g) udpegelsen af det overordnede kabinebesætningsmedlem og, hvis flyvningens varighed kræver det, procedurerne for afløsning af det overordnede kabinebesætningsmedlem og et eventuelt andet kabinebesætningsmedlem.
- 4.2. Udpegelse af luftfartøjschefen. De gældende bestemmelser for udpegelsen af luftfartøjschefen.
- 4.3. Flyvebesætningens uarbejdsdygtighed. Instruktioner vedrørende overdragelse af kommandoen i tilfælde af uarbejdsdygtighed blandt flyvebesætningen.
- 4.4. Operation af mere end én type. En redegørelse, som viser, hvilke flyvemaskiner der betragtes som tilhørende samme type med henblik på planlægning af:
 - a) flyvebesætning og
 - b) kabinebesætning.

5. KVALIFIKATIONSKRAV

- 5.1. En beskrivelse af certifikater, rettigheder, kvalifikationer/kompetence (f.eks. kendskab til ruter og flyvepladser), erfaring, træning, kontrol og rutine, som kræves, for at det operative personale kan udføre sine opgaver. Der skal tages hensyn til flyvemaskinetyper, flyvningens art og besætningens sammensætning.

- 5.2. Flyvebesætningen
 - a) Luftfartøjschef.
 - b) Pilot, som afløser luftfartøjschefen.
 - c) Andenpilot.
 - d) Pilot under overvågning.
 - e) Systempaneloperatør.
 - f) Tjeneste på mere end én type eller variant.
- 5.3. Kabinebesætning.
 - a) Overordnet kabinebesætningsmedlem.
 - b) Kabinebesætningsmedlem.
 - i) Krævet kabinebesætningsmedlem.
 - ii) Yderligere kabinebesætningsmedlem og kabinebesætningsmedlem under rutineopbygningsflyvninger.
 - c) Tjeneste på mere end én type eller variant.
- 5.4. Trænings-, kontrol- og overvågningspersonale.
 - a) For flyvebesætning.
 - b) For kabinebesætning.
- 5.5. Andet operativt personale.
- 6. SUNDHEDSFORANSTALTNINGER FOR BESÆTNINGEN
- 6.1. Sundhedsforanstaltninger for besætningen. De gældende bestemmelser og vejledninger for besætningsmedlemmer vedrørende sundhed, herunder:
 - a) alkohol og andre rusgivende drikke
 - b) narkotika
 - c) lægemidler
 - d) sovetabletter
 - e) farmaceutiske præparater
 - f) vaccination
 - g) dybvandsdykning
 - h) bloddonation
 - i) forholdsregler vedrørende måltider før og under flyvningen
 - j) søvn og hvile og
 - k) kirurgiske indgreb.
- 7. FLYVETIDSBEGRÆNSNINGER
- 7.1. Flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser. Den ordning, som luftfartsforetagendet har udarbejdet i overensstemmelse med gældende krav.
- 7.2. Overskridelse af flyve- og tjenestetidsbegrænsninger og/eller formindskelse af hvileperioder. De betingelser, hvorunder flyve- og tjenestetiden kan overskrides, eller hvorunder hvileperioderne kan formindskes, og de procedurer, som anvendes til at indberette sådanne ændringer.
- 8. OPERATIONELLE PROCEDURER
- 8.1. Instruktioner for forberedelse af flyvningen. Afhængigt af, hvad der er gældende for den pågældende flyvning.
- 8.1.1. Minimumsflyvehøjder. En beskrivelse af metoden til bestemmelse og anvendelse af minimumshøjder, herunder
 - a) en procedure for fastsættelse af minimumshøjder/flyveniveauer for VFR-flyvninger og
 - b) en procedure for fastsættelse af minimumshøjder/flyveniveauer for IFR-flyvninger.

- 8.1.2. Kriterier og ansvar for tilladelse til anvendelse af flyvepladser under hensyntagen til gældende krav i subpart D, E, F, G, H, I og J.
- 8.1.3. Metoder for fastsættelse af operationelle minima for flyvepladser. Metoden for fastsættelse af de operationelle minima for flyvepladser ved IFR-flyvninger i overensstemmelse med OPS 1, subpart E. Der skal henvises til procedurerne for bestemmelse af sigtbarheden og/eller banesynsvidden og til procedurerne for bestemmelse af anvendeligheden af den faktiske sigtbarhed, som piloterne observerer, den rapporterede sigtbarhed og den rapporterede banesynsvidde.
- 8.1.4. De operationelle minima en-route for VFR-flyvninger eller VFR-dele af en flyvning og, hvor der anvendes enmotorerede flyvemaskiner, instruktioner vedrørende rutevalg med hensyn til tilgængeligheden af overflader, som tillader en sikker nødlanding.
- 8.1.5. Præsentation og anvendelse af operationelle minima for flyvepladser og operationelle minima en-route.
- 8.1.6. Fortolkning af meteorologiske oplysninger. Forklarende materiale om afkodning af vejrudsigter og vejrrapporter, som er relevante for operationsområdet, herunder fortolkning af betingede udtryk.
- 8.1.7. Bestemmelse af de medførte mængder af brændstof, olie og vand-methanol. Metoderne, hvormed de mængder af brændstof, olie og vand-methanol, der skal medføres, bestemmes og overvåges under flyvningen. Denne del skal også omfatte instruktioner om måling og fordeling af den væske, der medføres om bord. I disse instruktioner skal der tages hensyn til alle de situationer, som kan tænkes at opstå under flyvningen, herunder muligheden for genplanlægning under flyvningen og muligheden for svigt i en eller flere af flyvemaskinens motorinstallationer. Systemet for brændstof- og olieregistreringer skal også beskrives.
- 8.1.8. Masse og tyngdepunkt. De almindelige principper for masse og tyngdepunkt, herunder
- a) definitioner
 - b) metoder, procedurer og ansvar for udarbejdelse og godkendelse af masse- og tyngdepunktsberegninger
 - c) praksis med hensyn til brugen af enten standard- og/eller faktiske masser
 - d) metoden for bestemmelse af den passager-, bagage- og fragtmasse, som skal være gældende
 - e) de gældende passager- og bagagemasser for forskellige typer af operationer og flyvemaskiner
 - f) generelle instruktioner og oplysninger, som er nødvendige for at verificere de forskellige former for masse- og balancedokumentation, som anvendes
 - g) procedurerne for sidste-øjeblikksændringer
 - h) massefylden for brændstof, olie og vand-methanol og
 - i) sædefordelingspraksis/procedurer.
- 8.1.9. ATS-flyveplan. Procedurer og ansvar for udarbejdelse og indgivelse af flyveplanen til lufttrafiktjenesterne. De faktorer, som skal tages i betragtning, omfatter bl.a. metoden for indgivelse af såvel individuelle som standardflyveplaner.
- 8.1.10. Operationel flyveplan. Procedurer og ansvar for udarbejdelse og godkendelse af den operationelle flyveplan. Brugen af den operationelle flyveplan skal beskrives, herunder prøveudsnit af aktuelt anvendte formater for operationelle flyveplaner.
- 8.1.11. Luftfartsforetagendets tekniske logbog for flyvemaskinen. Ansaret for og brugen af luftfartsforetagendets tekniske logbog for flyvemaskinen skal beskrives, herunder prøveudsnit af det anvendte format.
- 8.1.12. Fortegnelse over dokumenter, formularer og yderligere oplysninger, som skal medføres.
- 8.2. Instruktioner om ground handling
- 8.2.1. Procedurer for brændstofpåfyldning. En beskrivelse af procedurerne for brændstofpåfyldning, herunder
- a) sikkerhedsforanstaltninger under tankning og aftankning, herunder når der er en APU (auxiliary power unit) i drift, eller når en turbinemotor er i gang og propelbremserne er aktiveret
 - b) tankning og aftankning, mens passagererne går om bord, befinder sig om bord eller går fra borde, og
 - c) foranstaltningerne, som skal træffes for at undgå, at brændstoffer blandes.

- 8.2.2. Sikkerhedsrelaterede procedurer for ekspedition af passagerer og håndtering af flyvemaskine og fragt. En beskrivelse af de ekspeditions- og håndteringsprocedurer, der skal følges ved sædefordeling, optagning og afsætning af passagerer og ved lastning og losning af flyvemaskinen. Endvidere skal yderligere procedurer, som har til formål at forbedre sikkerheden, mens flyvemaskinen befinder sig på forpladsen, også anføres. Ekspeditions- og håndteringsprocedurerne skal omfatte
- a) børn/spædbørn, syge passagerer og personer med nedsat mobilitet
 - b) befordring af afviste passagerer, udviste personer eller personer i forvaring
 - c) tilladt størrelse og vægt af håndbagage
 - d) lastning og fastgøring af genstande i flyvemaskinen
 - e) usædvanlig last og klassificering af lastrum
 - f) placering af udstyr på jorden
 - g) betjening af flyvemaskinens døre
 - h) sikkerhed på forpladsen, herunder brandsikring og slipstrøms- og indsugningsområder
 - i) procedurer for opstart, afgang fra og ankomst til forpladsen, herunder push-back- og bugseringsoperationer
 - j) eftersyn (servicing) af flyvemaskiner
 - k) dokumenter og formularer med henblik på håndtering af flyvemaskiner og
 - l) flere personer pr. flyvemaskinesæde.
- 8.2.3. Procedurer for nægtelse af ombordtagning. Procedurer for at sikre, at personer, som virker berusede, eller som ved deres adfærd eller fysiske fremtræden viser tegn på at være påvirket af lægemidler, dog bortset fra patienter i egentlig medicinsk behandling, nægtes adgang til flyvemaskinen. Dette gælder ikke for patienter i egentlig medicinsk behandling.
- 8.2.4. Afisning og forebyggelse af isdannelse på jorden. En beskrivelse af principperne og procedurerne for afisning og forebyggelse af isdannelse for flyvemaskiner på jorden. Procedurerne skal omfatte beskrivelser af, hvilke former for isdannelse og andre kontaminerende stoffer der er tale om, og disses virkninger på flyvemaskiner i stationær stilling, under jordbevægelser og under start. Endvidere skal der gives en beskrivelse af de væsketyper, der anvendes, herunder
- a) varenavne eller handelsnavne
 - b) egenskaber
 - c) indvirkning på flyvemaskinens præstationer
 - d) tilbageholdelsestider og
 - e) forholdsregler under brug.
- 8.3. Flyveprocedurer
- 8.3.1. VFR/IFR-principper. En beskrivelse af principperne for at tillade flyvninger ifølge VFR eller for kravet om, at flyvninger skal udføres ifølge IFR, eller for et skift mellem disse to.
- 8.3.2. Navigationsprocedurer. En beskrivelse af alle de navigationsprocedurer, som er relevante for operationstypen/-typerne og -området/-områderne. Der skal tages hensyn til
- a) standardnavigationsprocedurer, herunder principperne for udførelse af uafhængige krydschecks af indtastede data, hvis disse har indflydelse på den flyvevej, som flyvemaskinen skal følge
 - b) MNPS- og polarnavigation og navigation i andre specificerede områder
 - c) RNAV
 - d) genplanlægning under flyvningen og
 - e) procedurer i tilfælde af forringelse af systemet og
 - f) RVSM

- 8.3.3. Procedurer for indstilling af højdemåler, herunder, hvis det er relevant, brug af
- metriske højdemålings- og omregningstabeller
 - og
 - QFE-operationelle procedurer.
- 8.3.4. Procedurer for højdevarslingssystem
- 8.3.5. GPWS-system/TAWS-system. Nødvendige procedurer og instruktioner for at undgå kontrolleret flyvning ind i terræn, herunder begrænsning af høj nedstigningshastighed nær overfladen (de tilhørende træningskrav er indeholdt i D.2.1).
- 8.3.6. Principper og procedurer for brug af TCAS/ACAS
- 8.3.7. Principper og procedurer for brændstofstyring under flyvningen
- 8.3.8. Ugunstige og potentielt farlige atmosfæriske forhold. Procedurer for flyvning under og/eller undgåelse af ugunstige og potentielt farlige atmosfæriske forhold, herunder
- a) tordenvejr
 - b) forhold med isdannelse
 - c) turbulens
 - d) vindvariation
 - e) jetstrøm
 - f) skyer af vulkansk aske
 - g) kraftig nedbør
 - h) sandstorme
 - i) bjergbølger og
 - j) væsentlige temperaturinversioner.
- 8.3.9. Slipstrømturbulens (Wake Turbulence). Separationskriterierne for slipstrømturbulens under hensyn til flyvemaskintyper, vindforhold og banens placering.
- 8.3.10. Besætningsmedlemmer på deres pladser. Kravene om, at besætningsmedlemmerne skal befinde sig på deres anviste pladser eller i de anviste sæder i flyvningens forskellige faser, eller når det af sikkerhedshensyn skønnes nødvendigt, herunder også procedurer for kontrolleret hvile i cockpittet.
- 8.3.11. Besætningens og passagerernes brug af sikkerhedsbælter. Kravene om, at besætningsmedlemmer og passagerer skal bruge sikkerhedsbælter og/eller –seler i flyvningens forskellige faser, eller når det af sikkerhedshensyn skønnes nødvendigt.
- 8.3.12. Adgang til cockpittet. Betingelserne for adgang til cockpittet for personer, som ikke er medlem af flyvebesætningen. Herunder skal medtages principperne for at tillade inspektører fra myndigheden adgang til cockpittet.
- 8.3.13. Benyttelse af ledige besætningssæder. Betingelserne og procedurerne for benyttelse af ledige besætningssæder.
- 8.3.14. Besætningsmedlemmers uarbejdsdygtighed. De procedurer, som skal følges i tilfælde af besætningsmedlemmers uarbejdsdygtighed under flyvningen. Eksempler på forskellige former for uarbejdsdygtighed og metoderne til at genkende disse.

8.3.15. Sikkerhedskrav til kabinen. Procedurene omfatter

- a) forberedelse af kabinen til flyvningen, krav under flyvningen og forberedelse til landing, herunder procedurer for sikring af kabine og pantryer
- b) procedurerne for at sikre, at passagererne placeres i sæder, hvor de i tilfælde af, at en nødevakuering er påkrævet, bedst kan medvirke til og ikke er til hinder for evakueringen af flyvemaskinen
- c) de procedurer, som skal følges ved ombordtagning og afsætning af passagerer, og
- d) procedurerne for påfyldning/aftankning af brændstof, mens passagererne er ved at gå om bord, er om bord eller er ved at gå fra borde
- e) Rygning om bord.

8.3.16. Procedurer for sikkerhedsinstruktion af passagererne. Indhold, midler og timing af instruktionen af passagererne i overensstemmelse med OPS 1.285.

8.3.17. Procedurene for flyveoperationer, hvor der kræves medført udstyr til sporing af kosmisk stråling eller solstråling. Procedurer for anvendelse af udstyr til sporing af kosmisk stråling eller solstråling og for registrering af måleværdier, herunder de foranstaltninger, der skal træffes i tilfælde af, at de i driftshåndbogen angivne grænseværdier overskrides. Endvidere skal der gives en beskrivelse af de procedurer inklusive ATS-procedurer, der skal følges i tilfælde af, at der træffes beslutning om nedstigning eller omstyring (re-route).

8.3.18. Politik for anvendelse af autopilot og autothrottle.

8.4. Operationer under alle vejrforhold. En beskrivelse af de operationelle procedurer, som er forbundet med operationer under alle vejrforhold (se også OPS subpart D og E).

8.5. ETOPS. En beskrivelse af de operationelle procedurer for ETOPS.

8.6. Anvendelse af MEL og af konfigurationsdeviationslisten

8.7. Ikke-indtægtsgivende flyvninger. Procedurer og begrænsninger for

- a) træningsflyvninger
- b) prøveflyvninger
- c) leveringsflyvninger
- d) færgeflyvninger
- e) demonstrationsflyvninger og
- f) positioneringsflyvninger, herunder de personkategorier, som kan befordres på sådanne flyvninger.

8.8. Iltkrav

8.8.1. En redegørelse for de forhold, hvorunder ilt skal være til rådighed og anvendes.

8.8.2. Iltkravene skal nærmere angives for

- a) flyvebesætningen
- b) kabinebesætningen og
- c) passagererne.

9. FARLIGT GODS OG VÅBEN

9.1. Informationer, instruktioner og generel vejledning om transport af farligt gods, herunder

- a) luftfartsforetagendets politik med hensyn til transport af farligt gods
- b) vejledning om kravene til modtagelse, mærkning, håndtering, anbringelse og adskillelse af farligt gods
- c) procedurer for reaktion på nødsituationer, som involverer farligt gods
- d) alle involverede medarbejders opgaver som foreskrevet i OPS 1.1215 og
- e) instruktioner om befordring af luftfartsforetagendets ansatte.

9.2. Forhold, hvorunder våben, krigsmateriel og jagtvåben må transporteres.

10. SIKKERHED

- 10.1. Sikkerhedsinstruktioner og -vejledning af ikke-fortrolig art, som skal omfatte det operative personales beføjelser og ansvar. Politik og procedurer for håndtering og indberetning af kriminalitet om bord såsom ulovlige handlinger, sabotage, bombetrusler og flykapring skal også beskrives.

- 10.2. En beskrivelse af forebyggende sikkerhedsforanstaltninger og -træning.

Note: Dele af sikkerhedsinstruktionerne og -vejledningen kan holdes fortrolige.

11. HÅNTERING OG INDBERETNING AF SAMT MEDDELELSE OM BEGIVENHEDER

Procedurer for håndtering og indberetning af samt meddelelse om begivenheder. Denne del skal omfatte

- a) definitioner af begivenheder og alle involverede personers hermed forbundne ansvarsområder
- b) illustrationer af formularer til indberetning af alle former for begivenheder (eller kopier af selve formularerne), retningslinjer for udfyldelse, adresser hvortil de skal sendes, og den tid, dette må tage
- c) i tilfælde af havari, beskrivelser af hvilke afdelinger i selskabet, myndigheder eller andre organisationer der skal have meddelelse, med hvilke midler og i hvilken rækkefølge
- d) procedurer for mundtlig meddelelse til lufttrafiktjenestesteder om hændelser, der indebærer fare for ACAS RA'er, fuglekollisioner, farligt gods og farlige situationer
- e) procedurer for indlevering af skriftlige indberetninger om flyvehændelser, ACAS RA'er, fuglekollisioner, hændelser eller havarier på grund af farligt gods og ulovlig handling
- f) indberetningsprocedurer til sikring af overensstemmelse med OPS 1.085 b) og 1.420. Disse procedurer skal omfatte interne sikkerhedsrelaterede indberetningsprocedurer, som skal følges af besætningsmedlemmerne og som er udformet, så det sikres, at luftfartøjschefen informeres øjeblikkeligt om enhver hændelse, som har eller vil kunne have bragt sikkerheden i fare under flyvningen, og således at luftfartøjschefen forsynes med alle relevante oplysninger.

12. LUFTTRAFIKREGLER (RULES OF THE AIR)

Lufttrafikreglerne, herunder

- a) visuel- og instrumentflyveregler
- b) lufttrafikreglernes territoriale anvendelsesområde
- c) kommunikationsprocedurer, herunder procedurer for kommunikationssvigt
- d) informationer og instruktioner om interception af civile flyvemaskiner
- e) forhold, hvorunder der skal opretholdes en radioaflytningsvagtjeneste
- f) signaler
- g) det tidssystem, som anvendes under flyvning
- h) ATC-klarering, overholdelse af flyveplan og positionsrapporter
- i) visuelle signaler, som anvendes til at advare en flyvemaskine, som uden tilladelse flyver i eller er på vej til at flyve ind i et restriktionsområde, forbudt område eller et fareområde
- j) procedurer for piloter, som observerer et havari eller modtager et nødsignal (distress transmission)
- k) de visuelle jord-til-luft-signaler til brug for overlevende og beskrivelse og brug af signalhjælpemidler og
- l) nød- og ilsignaler.

13. LEASING

En beskrivelse af de operationelle arrangementer i forbindelse med leasing, tilknyttede procedurer og ledelsesansvar.

B. OPERATIVE FORHOLD VEDRØRENDE FLYVEMASKINEN — TYPESPECIFIKKE

Under hensyn til forskellene mellem typer og varianter af typer under følgende overskrifter:

0. GENERELLE INFORMATIONER OG MÅLEENHEDER

- 0.1. Generelle oplysninger (f.eks. flyvemaskinens dimensioner), herunder en beskrivelse af de måleenheder, der anvendes ved operation af den pågældende flyvemaskinetype, og omregningstabeller.

1. BEGRÆNSNINGER

- 1.1. En beskrivelse af de certificerede begrænsninger og de gældende operationelle begrænsninger, herunder:

- a) certificeringsstatus (f.eks. CS-23, CS-25, ICAO bilag 16 (CS-36 og CS-34) osv.)
- b) passagersædekfiguration for hver flyvemaskinetype inklusive en billedlig fremstilling
- c) operationstyper, som er godkendt (f.eks. VFR/IFR, KAT. II/III, RNP-type, flyvning under kendte forhold med isdannelse osv.)
- d) besætningens sammensætning
- e) masse og tyngdepunkt
- f) hastighedsbegrænsninger
- g) diagrammer for flyvemaskinens strukturelle og operationelle maksimalpræstationer (flight envelope(s))
- h) vindbegrænsninger, herunder operationer på kontaminerede baner
- i) præstationsbegrænsninger for de pågældende konfigurationer
- j) banens hældning
- k) begrænsninger på våde eller kontaminerede baner
- l) kontaminering af flyvemaskinens skrog og
- m) systembegrænsninger.

2. NORMALE PROCEDURER

- 2.1. De normale procedurer og opgaver, som er pålagt besætningen, de relevante checklister, systemet for brug af checklisterne og en redegørelse, som omfatter procedurerne for den fornødne koordinering mellem flyvebesætning og kabinebesætning. Følgende normale procedurer og opgaver skal medtages:

- a) før flyvning
- b) før afgang
- c) indstilling og kontrol af højdemåler
- d) kørsel (taxi), start og stigning
- e) støjbegrænsning
- f) flyvning ved marchfart og nedstigning
- g) indflyvning, landingsforberedelser og -instruktioner
- h) VFR-indflyvning
- i) instrumentindflyvning
- j) visuel indflyvning og cirkling
- k) afbrudt indflyvning
- l) normal landing
- m) efter landing og
- n) operation på våde og kontaminerede baner.

3. UNORMALE PROCEDURER OG NØDPROCEDURER

3.1. De unormale procedurer og nødprocedurer og opgaver, som er pålagt besætningen, de relevante checklister, systemet for brug af checklisterne og en redegørelse, som omfatter procedurerne for den fornødne koordinering mellem flyvebesætning og kabinebesætning. Følgende unormale procedurer og nødprocedurer samt opgaver skal medtages:

- a) uarbejdsdygtighed blandt besætningen
- b) brand- og røgøvelser
- c) flyvninger uden kabinetryk og med delvist kabinetryk
- d) overskridelse af strukturelle grænser såsom landing med overvægt
- e) overskridelse af grænser for kosmisk stråling
- f) lynnedslag
- g) nødkommunikation og varsling af ATC om nødsituationer
- h) motorfejl
- i) systemsvigt
- j) vejledning i omdirigering i tilfælde af en alvorlig teknisk fejl
- k) varsling af terrænnærhed (ground proximity warning)
- l) TCAS-varsling
- m) vindvariation (windshear) og
- n) nødlanding/nødlanding på vand, og
- o) beredskabsprocedurer ved afgang.

4. PRÆSTATIONER

4.0. Præstationsdata skal gives i en sådan form, at de kan bruges uden vanskeligheder.

4.1. Præstationsdata. Præstationsmateriale, som giver de nødvendige data for at overholde de krav til præstation, der er foreskrevet i OPS 1 subpart F, G, H og I, skal medtages for at gøre det muligt at bestemme

- a) startstigningsgrænser — masse, højde, temperatur
- b) banens længde (tør, våd, kontamineret)
- c) nettoflyvevejsdata til beregning af hindringsfrihed eller, hvor det er relevant, startflyvevej
- d) gradienttab ved stigning under krængning
- e) grænseværdier for en-route stigning
- f) grænseværdier for stigning med flyvemaskinen i indflyvningskonfiguration
- g) grænseværdier for stigning med flyvemaskinen i landingskonfiguration
- h) banens længde (tør, våd, kontamineret), inklusive virkningerne af en fejl i et system eller en anordning opstået under flyvningen, hvis dette påvirker landingsdistancen
- i) grænseværdier for bremseenergi og
- j) de hastigheder, der gælder for de forskellige stadier af flyvninger (hvor også våde og kontaminede baner tages i betragtning).

4.1.1. Supplerende data, som omfatter flyvninger under forhold med isdannelser. Alle certificerede præstationsdata, der er relateret til en tilladt konfiguration eller konfigurationsafvigelse (såsom ABS-bremser ude af drift), skal medtages.

4.1.2. Hvis præstationsdataene som krævet for den pågældende præstationsklasse ikke er til rådighed i den godkendte AFM, skal der medtages andre data, som kan accepteres af myndigheden. Alternativt kan driftshåndbogen indeholde en krydshenvisning til de godkendte data, som er indeholdt i AFM, hvis disse data ikke forventes anvendt ofte eller i en nødsituation.

- 4.2. Yderligere præstationsdata. Yderligere præstationsdata, hvor dette er relevant, inklusive
- a) stigegradienter med alle motorer i drift
 - b) data for neddrift efter svigt i en motor (drift-down)
 - c) virkninger af væsker til afisning/forebyggelse af isdannelse
 - d) flyvning med landingsstellet sænket
 - e) for flyvemaskiner med 3 eller flere motorer, færgeflyvning med én motor ude af drift og
 - f) flyvninger, som udføres i henhold til bestemmelserne i CDL.
5. PLANLÆGNING AF FLYVNING
- 5.1. Data og instruktioner, som er nødvendige for planlægningen før og under flyvningen, inklusive faktorer såsom fastsættelse af hastigheder og indstilling af motorydelsen. Der skal, hvor det er relevant, medtages procedurer for operationer med udfald af motor(er), ETOPS (navnlig marchfart med én motor ude af drift og maksimumsafstand til en egnet flyveplads fastsat i overensstemmelse med OPS 1.245) og flyvninger til isolerede flyvepladser.
- 5.2. Metoden for beregning af det nødvendige brændstof på de forskellige stadier af flyvningen i overensstemmelse med OPS 1.255.
6. MASSE OG BALANCE
- Instruktioner og data til beregning af masse og balance inklusive
- a) beregningssystem (f.eks. indekssystem)
 - b) informationer og instruktioner med henblik på udarbejdelse af masse- og balancedokumentation, herunder manuelle og computergenererede typer
 - c) grænseværdier for masser og tyngdepunkt for de typer, varianter eller individuelle flyvemaskiner, som anvendes af luftfartsforetagendet, og
 - d) tør operationel masse og det tilsvarende tyngdepunkt eller indeks.
7. LASTNING
- Procedurer og bestemmelser for lastning og sikring af lasten i flyvemaskinen.
8. KONFIGURATIONSDEVIATIONSLISTE
- Konfigurationsdeviationsliste(r) (CDL), hvis denne/disse medfølger fra fabrikanten, under hensyn til de typer og varianter af flyvemaskiner, som opereres, herunder de procedurer, som skal følges ved afsendelse af en flyvemaskine i henhold til bestemmelserne i CDL for den pågældende flyvemaskine.
9. LISTE OVER MINIMUMSUDSTYR
- Listen over minimumsudstyr (MEL), idet der tages hensyn til de typer og varianter af flyvemaskiner, som opereres, og til operationstype(r)/-område(r). MEL skal omfatte navigationsudstyret og skal tage hensyn til den præstation, der kræves for den pågældende rute og det pågældende operationsområde.
10. OVERLEVELSES- OG NØDUDSTYR INKLUSIVE ILT
- 10.1. En liste over det overlevelsesudstyr, der skal medbringes på de ruter, som skal flyves, og procedurerne for kontrol af dette udstyrs anvendelighed før start. Instruktioner vedrørende overlevelses- og nødudstyrets placering, tilgængelighed og anvendelse samt de(n) tilhørende checkliste(r) skal også medtages.
- 10.2. Proceduren for bestemmelse af den påkrævede mængde ilt og af den iltmængde, der er til rådighed. Der skal tages hensyn til flyveprofilen, antallet af ombordværende og en mulig dekompression af kabinen. Oplysningerne skal gives i en sådan form, at de kan anvendes uden vanskeligheder.

11. NØDEVAKUERINGSPROCEDURER

- 11.1. Instruktioner om forberedelse til nødevakuering, herunder koordinering af besætning og anvisning af nødpladser.
- 11.2. Nødevakueringsprocedurer. En beskrivelse af alle besætningsmedlemmers opgaver med henblik på hurtig evakuering af en flyvemaskine og håndtering af passagerer i tilfælde af en nødlanding, en nødlanding på vand eller andre nødsituationer.

12. FLYVEMASKINESYSTEMER

En beskrivelse af flyvemaskinesystemerne, de hertil hørende styregreb og indikationer samt betjeningsvejledninger.

C. INSTRUKTIONER OG INFORMATIONER VEDRØRENDE RUTER OG FLYVEPLADSER

1. Instruktioner og informationer vedrørende kommunikation, navigation og flyvepladser inklusive minimumsflyveniveauer og -højder for hver af de ruter, der skal flyves, og operationelle minima for hver flyveplads, der planlægges anvendt, herunder
- a) minimumsflyveniveau/-højde
 - b) operationelle minima for afgang- og ankomstflyvepladser og alternative flyvepladser
 - c) kommunikationsfaciliteter og navigationshjælpemidler
 - d) data vedrørende bane og flyvepladsfaciliteter
 - e) procedurer for indflyvning, afbrudt indflyvning og udflyvning, herunder procedurer for støjbegrænsning
 - f) procedurer for kommunikationssvigt
 - g) eftersøgnings- og redningsfaciliteter i det område, over hvilket flyvemaskinen skal flyves
 - h) en beskrivelse af de aeronautiske kort, som skal medføres om bord under hensyn til flyvnings art og den rute, der skal flyves, herunder metoden til at kontrollere kortenes gyldighed
 - i) tilgængeligheden af luftfartsoplysninger og vejrtjenester
 - j) kommunikations/navigationsprocedurer en-route
 - k) inddeling af flyvepladser med henblik på flyvebesætningens kvalifikationer
 - l) særlige flyvepladsbegrænsninger (præstationsbegrænsninger og operative procedurer).

D. TRÆNING

1. Undervisningsplaner og kontrolprogrammer for alt operativt personale, der er udpeget til operative opgaver i forbindelse med forberedelsen og/eller udførelsen af en flyvning.
2. Undervisningsplanerne og kontrolprogrammerne skal omfatte
- 2.1. for flyvebesætningen: alle relevante områder, der er foreskrevet i subpart E og N
 - 2.2. for kabinebesætningen: alle relevante områder, der er foreskrevet i subpart O
 - 2.3. for berørt operativt personale inklusive besætningsmedlemmer:
 - a) alle relevante områder, der er foreskrevet i subpart R (Lufttransport af farligt gods), og
 - b) alle relevante områder, der er foreskrevet i subpart S (Sikkerhed)
 - 2.4. for andet operativt personale end besætningsmedlemmer (f.eks. flyveklarerer, håndterings- og ekspeditionspersonale osv.): alle andre relevante områder, der er foreskrevet i OPS, og som vedrører deres opgaver.

3. Procedurer

3.1. Procedurer for træning og kontrol.

3.2. Procedurer, som skal finde anvendelse i tilfælde af, at personale ikke opnår eller opretholder de krævede standarder.

3.3. Procedurer for at sikre, at der ikke under erhvervsmæssige lufttransportflyvninger simuleres unormale situationer eller nødsituationer, som kræver anvendelse af en del af eller alle unormale procedurer eller nødprocedurer, eller simuleres IMC-flyvning med kunstige midler.

4. Beskrivelse af den dokumentation, der skal opbevares, samt opbevaringsperioder (se bilag 1 til OPS 1.1065).

*Bilag 1 til OPS 1.1065***Opbevaringsperioder for dokumenter**

Luftfartsforetagendet skal sikre, at følgende oplysninger/dokumentation opbevares i en acceptabel form og er tilgængelig for myndigheden, i de perioder, der er angivet i nedenstående tabeller.

Note: Part M foreskriver bestemmelser om yderligere informationer i forbindelse med vedligeholdelsesdokumenter.

*Tabel 1***Oplysninger, der anvendes ved forberedelse og udførelse af en flyvning**

Oplysninger, der anvendes ved forberedelse og udførelse af flyvningen som beskrevet i OPS 1.135	
Operationel flyveplan	3 måneder
Flyvemaskinens tekniske logbog	36 måneder efter datoen for sidste registrering, jf. part M, M.A.306(c)
Rutespecifik NOTAM/AIS-instruktionsdokumentation, hvis denne er redigeret af luftfartsforetagendet	3 måneder
Masse- og balancedokumentation	3 måneder
Notifikation af særlig last inklusive farligt gods	3 måneder

*Tabel 2***Rapporter**

Rapporter	
Rejselogbog	3 måneder
Flyverapport(er) med henblik på registrering af oplysninger om enhver begivenhed som foreskrevet i OPS 1.420, eller enhver hændelse, som luftfartøjschefen skønner det nødvendigt at indberette/registrere	3 måneder
Rapporter om overskridelse af tjeneste- og/eller nedsættelse af hvileperioder	3 måneder

Tabel 3

Dokumentation vedrørende flyvebesætning

Dokumentation vedrørende flyvebesætning	
Flyve-, tjeneste- og hviletid	15 måneder
Certifikat	Så længe flyvebesætningsmedlemmet udøver rettighederne i medfør af certifikatet for luftfartsforetagendet
Omskoling og kontrol	3 år
Luftfartøjschefkursus (inklusive kontrol)	3 år
Periodisk træning og kontrol	3 år
Træning i at operere i begge pilotsæder og kontrol heraf	3 år
Rutine (se OPS 1.970)	15 måneder
Rute- og flyvepladskendskab (se OPS 1.975)	3 år
Træning og kvalifikationer til at udføre bestemte operationer, hvor dette kræves i OPS (f.eks. ETOPS KAT. II/III-operationer)	3 år
Træning i håndtering af farligt gods, hvor dette er relevant	3 år

Tabel 4

Dokumentation vedrørende kabinebesætning

Dokumentation vedrørende kabinebesætning	
Flyve-, tjeneste- og hviletid samt hviletid	15 måneder
Grundtræning, omskoling og forskelstræning (inklusive kontrol)	Så længe kabinebesætningsmedlemmet er ansat af luftfartsforetagendet
Periodisk træning og genopfriskningstræning (inklusive kontrol)	Indtil 12 måneder efter, at kabinebesætningsmedlemmets ansættelse i luftfartsforetagendet er ophørt
Træning i håndtering af farligt gods, hvor dette er relevant	3 år

Tabel 5

Dokumentation for andet operativt personale

Dokumentation for andet operativt personale	
Trænings/kvalifikationsdokumentation for andet personale, for hvilket der i OPS kræves et godkendt træningsprogram	De sidste 2 registrerede træningsforløb

Tabel 6

Anden dokumentation

Anden dokumentation	
Dokumentation for kosmiske strålings- og solstrålingsdoser	Indtil 12 måneder efter, at besætningsmedlemmets ansættelse i luftfartsforetagendet er ophørt
Kvalitetssystemdata	5 år
Transportdokument for farligt gods	3 måneder efter afslutningen af flyvningen
Checkliste vedr. modtagelse af farligt gods	3 måneder efter afslutningen af flyvningen

SUBPART Q

FLYVE- OG TJENESTETIDSBEGRÆNSNINGER SAMT HVILEBESTEMMELSER

OPS 1.1090

Formål og anvendelsesområde

1. Luftfartsforetagendet skal udarbejde en plan for besætningsmedlemmers flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser.
2. Luftfartsforetagendet skal sikre følgende for alle sine flyvninger:
 - 2.1. Planen for flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser skal være i overensstemmelse med
 - a) bestemmelserne i denne subpart og
 - b) eventuelle bestemmelser, som myndigheden i overensstemmelse med denne subpart anvender til opretholdelse af sikkerheden.
 - 2.2. Flyvninger skal planlægges således, at de er afsluttet inden for den fastsatte flyvetjenesteperiode, hvori der medregnes den nødvendige tid til forberedelse af flyvningen, selve flyvetiden og turnaround-tiden.
 - 2.3. Der skal udarbejdes tjenesteplaner, som bekendtgøres i så god tid i forvejen, at besætningsmedlemmerne kan planlægge fyldestgørende hviletid.
3. Luftfartsforetagendets ansvar
 - 3.1. Luftfartsforetagendet skal udpege en hjemmebase for hvert besætningsmedlem.
 - 3.2. Luftfartsforetagendet forventes at kende sammenhængen mellem hyppighed af og mønster for flyvetjenesteperioder og hvileperioder og at tage behørigt hensyn til den akkumulerede virkning af lang tjenestetid med minimumshvileperioder.
 - 3.3. Luftfartsforetagendet skal tildele tjenestetid således, at der undgås uhensigtsmæssig praksis såsom skiftevis dag- og nat tjeneste eller positionering af besætningsmedlemmerne på en sådan måde, at der opstår alvorlig forstyrrelse af det normale søvn/arbejdsmonster.
 - 3.4. Luftfartsforetagendet skal planlægge lokale tjenestefri perioder og på forhånd underrette besætningsmedlemmerne herom.
 - 3.5. Luftfartsforetagendet skal sikre, at hvileperioden er tilstrækkelig lang til, at besætningen overvinder virkningerne af forudgående tjenestetider og er veludhvilet ved påbegyndelsen af den efterfølgende flyvetjenesteperiode.
 - 3.6. Luftfartsforetagendet skal sikre, at flyvetjenesteperioderne planlægges på en sådan måde, at besætningsmedlemmerne er tilstrækkeligt udhvilede, således at de under alle forhold kan udføre deres arbejde på et tilfredsstillende sikkerhedsniveau.

4. Besætningsmedlemmers ansvar
 - 4.1. Et besætningsmedlem må ikke udføre opgaver i en flyvemaskine, såfremt vedkommende er vidende om, at han/hun er træt eller kan formodes at komme til at lide af træthed, eller såfremt vedkommende føler sig uarbejdsdygtig i en sådan grad, at flyvningen kan blive bragt i fare.
 - 4.2. Besætningsmedlemmer skal i størst mulig udstrækning gøre brug af de disponible hvilemuligheder og -faciliteter og tilbringe deres hvileperioder på passende måde.
5. Civile luftfartsmyndigheders ansvar
 - 5.1. Undtagelser
 - 5.1.1. Under iagttagelse af artikel 8 kan myndigheden i overensstemmelse med gældende love og procedurer i de berørte medlemsstater og i samråd med de berørte parter tillade undtagelser fra kravene i denne subpart.
 - 5.1.2. Ethvert luftfartsforetagende skal under anvendelse af sine operationelle erfaringer og under hensyntagen til andre relevante faktorer som for eksempel den foreliggende videnskabelige viden påvise over for myndigheden, at anmodninger om undtagelser svarer til et fyldestgørende sikkerhedsniveau.

Om nødvendigt ledsages sådanne undtagelser af passende foranstaltninger til nedsættelse af risikoen.

OPS 1.1095

Definitioner

I denne forordning gælder følgende definitioner:

- 1.1. Udvidet flyvebesætning:

En flyvebesætning, der består af flere personer end det påkrævede mindsteantal for den pågældende flyvemaskine, og hvor hvert besætningsmedlem kan forlade sin post og blive erstattet af et andet passende kvalificeret flyvebesætningsmedlem.
- 1.2. Bloktid:

Tidsrummet mellem en flyvemaskines første manøvrering fra standpladsen med henblik på start og til parkering af flyvemaskinen på standpladsen og standsning af alle motorer eller propeller.
- 1.3. Pause:

En periode, der tæller som tjenesteperiode, men hvori besætningsmedlemmet fritages for alle opgaver, og som er kortere end en hvileperiode.
- 1.4. Tjeneste:

Enhver opgave, som et besætningsmedlem skal udføre i forbindelse med en AOC-indehavers virksomhed. Medmindre der er fastsat specifikke regler i denne forordning, fastlægger myndigheden, hvorvidt og i hvilken udstrækning standby skal betragtes som tjeneste.
- 1.5. Tjenesteperiode:

En periode, der begynder, når et besætningsmedlem af luftfartsforetagendet pålægges at påbegynde tjeneste, og som slutter, når besætningsmedlemmet fritages for alle opgaver.
- 1.6. Flyvetjenesteperiode (FDP):

En flyvetjenesteperiode (FDP) er en hvilken som helst periode, hvor en person udfører opgaver i et luftfartøj som medlem af besætningen. FDP begynder, når et luftfartsforetagende anmoder et besætningsmedlem om at møde til en flyvning eller en række af flyvninger; den ophører ved afslutningen af den sidste flyvning, hvor vedkommende er tjenestegørende besætningsmedlem.
- 1.7. Hjemmebase:

En for besætningsmedlemmet af luftfartsforetagendet angivet lokalitet, hvor besætningsmedlemmet normalt påbegynder og afslutter en tjenesteperiode eller en række af tjenesteperioder, og hvor luftfartsforetagendet under normale omstændigheder ikke er ansvarligt for indkvartering af det pågældende besætningsmedlem.
- 1.8. Lokal dag:

En 24 timers periode, der begynder kl. 00.00 lokal tid.
- 1.9. Lokal nat:

En otte timers periode mellem kl. 22.00 og kl. 08.00 lokal tid.

1.10. En enkelt dag fri fra tjeneste:

En enkelt dag fri fra tjeneste omfatter to lokale nætter. Der kan indgå en hvileperiode som en del af en dag fri fra tjeneste.

1.11. Tjenestegørende besætningsmedlem:

Et besætningsmedlem, der udfører sine opgaver i et luftfartøj under en flyvning eller under en hvilken som helst del af en flyvning.

1.12. Positionering:

Befordring på et luftfartsforetagendes foranledning af et ikke-tjenestegørende besætningsmedlem fra sted til sted, dog ikke rejsetid. Rejsetid defineres som

- den tid, der medgår til befordring fra hjemmet til et angivet mødested og vice versa, samt
- den tid, der medgår til lokal transfer fra et hvilested til påbegyndelse af tjenesten og vice versa.

1.13. Hvileperiode:

En uafbrudt og nærmere bestemt periode, hvor et besætningsmedlem er fritaget for al tjeneste og for standby i lufthavn.

1.14. Standby:

En nærmere bestemt periode, hvor et besætningsmedlem på luftfartsforetagendets forlangende skal stå til rådighed for at modtage indkaldelse til flyvning, positionering eller anden tjeneste uden mellemliggende hvileperiode.

1.15. Window of Circadian Low (WOCL):

WOCL er tidsfasen fra kl. 02.00 til 05.59. Inden for tre sammenhængende tidszoner er WOCL hjemmebasens tidszone. Uden for disse tre tidszoner refererer WOCL til hjemmebasens tidszone i de første 48 timer efter afgang fra hjemmebasens tidszone og derefter til den lokale tid.

OPS 1.1100

Flyve- og tjenestetidsbegrænsninger

1.1. Akkumuleret antal tjenestetimer

Luftfartsforetagendet skal sikre, at det samlede antal tjenesteperioder, som et besætningsmedlem skal gøre tjeneste i, ikke overstiger

- a) 190 tjenestetimer i 28 på hinanden følgende dage fordelt så jævnt som muligt over denne periode
- b) 60 tjenestetimer i 7 på hinanden følgende dage.

1.2. Begrænsning af den samlede bloktid

Luftfartsforetagendet skal sikre, at den samlede bloktid for flyvninger, hvor et individuelt besætningsmedlem er tjenestegørende besætningsmedlem, ikke overstiger

- a) 900 bloktimer i et kalenderår
- b) 100 bloktimer i 28 på hinanden følgende dage.

OPS 1.1105

Maksimal daglig flyvetjenesteperiode (FDP)

1.1. Denne OPS gælder ikke for flyvninger med én pilot i flyvemaskinen og for ambulanceflyvninger.

1.2. Luftfartsforetagendet skal angive mødetider, som på realistisk vis afspejler den nødvendige tid til sikkerhedsmæssige opgaver på jorden godkendt af myndigheden.

1.3. Den maksimale basis-FDP pr. dag er 13 timer.

1.4. For hver sektor regnet fra den tredje sektor og fremefter nedskæres disse 13 timer med 30 minutter, dog maksimalt to timer i alt.

- 1.5. Når FDP påbegyndes i WOCL-tidsfasen, nedskæres den i punkt 1.3 og 1.4 anførte maksimale tid med 100 % af den tid, som FDP strækker sig ind i WOCL-tidsfasen med maksimalt to timer. Når FDP afsluttes inden for eller helt omfatter WOCL-tidsfasen, nedskæres den i punkt 1.3 og 1.4 anførte maksimale FDP med 50 % af den tid, FDP strækker sig ind i WOCL.
2. Forlængelse
 - 2.1. Den maksimale daglige FDP kan forlænges med op til en time.
 - 2.2. Forlængelse er ikke tilladt for en basis-FDP, der omfatter seks eller flere sektorer.
 - 2.3. Når en FDP strækker sig ind i WOCL-tidsfasen med op til to timer, er forlængelser begrænset til fire sektorer.
 - 2.4. Når en FDP strækker sig ind i WOCL-tidsfasen med mere end to timer, er forlængelser begrænset til to sektorer.
 - 2.5. Det maksimale antal forlængelser er to i løbet af syv på hinanden følgende dage.
 - 2.6. Når der planlægges forlængelse af en FDP, forøges minimumshvileperioden enten med to timer før og efter flyvningen, eller også forøges hvileperioden efter flyvningen med fire timer. Når forlængelserne sker i forbindelse med flere på hinanden følgende FDP'er, skal hvileperioderne før og efter de to flyvninger hænge sammen.
 - 2.7. Når en FDP med forlængelse påbegyndes i tidsrummet fra kl. 22.00 til kl. 04.59, begrænser luftfartsforetagendet FDP til 11,45 timer.
3. Kabinebesætning
 - 3.1. Når en kabinebesætning indkaldes til en flyvning eller en serie af flyvninger, kan kabinebesætningens FDP forlænges med forskellen mellem kabinebesætningens og flyvebesætningens mødetidspunkt, såfremt forskellen ikke overstiger en time.
4. Operationel robusthed
 - 4.1. Fartplanerne skal være udformet således, at flyvninger kan afsluttes inden for den maksimalt tilladte flyvetjenesteperiode. Med henblik herpå træffer luftfartsforetagendet foranstaltninger til at ændre fartplanen eller besætningsplanen senest på det tidspunkt, hvor den egentlige flyvning overskrider den maksimale FDP på mere end 33 % af flyvningerne efter den pågældende fartplan i den deraf omfattede periode.
5. Positionering
 - 5.1. Al positioneringstid tæller som tjenestetid.
 - 5.2. Positionering efter et mødetidspunkt, men inden en flyvning, indgår som en del af FDP, men tæller ikke som en sektor.
 - 5.3. En positioneringssektor, som følger umiddelbart efter en tjenestegørelsessektor, indgår i beregningen af minimumshvileperioden som defineret i OPS 1.1110, punkt 1.1 og 1.2, i det følgende.
6. Udvidet FDP (opdelt tjeneste)
 - 6.1. Under iagttagelse af artikel 8 kan myndigheden give tilladelse til en flyvning baseret på udvidet FDP, hvori der indgår en pause.
 - 6.2. Ethvert luftfartsforetagende skal under anvendelse af sine operationelle erfaringer og under hensyntagen til andre relevante faktorer som for eksempel den foreliggende videnskabelige viden påvise over for myndigheden, at anmodninger om en udvidet FDP svarer til et fyldestgørende sikkerhedsniveau.

OPS 1.1110

Hvile

1. Minimumshvile
 - 1.1. Minimumshvileperioden inden en flyvetjenesteperiode, der påbegyndes på hjemmebasen, skal være mindst lige så lang som den forudgående tjenesteperiode, dog mindst 12 timer.
 - 1.2. Minimumshvileperioden inden en flyvetjenesteperiode, der påbegyndes på et andet sted end hjemmebasen, skal være mindst lige så lang som den forudgående tjenesteperiode, dog mindst 10 timer. Når en minimumshvileperiode tilbringes på et andet sted end hjemmebasen, skal luftfartsforetagendet sikre mulighed for søvn i otte timer under behørig hensyntagen til fornøden rejsetid samt andre fysiologiske behov.
 - 1.3. Luftfartsforetagendet skal sikre, at tidszoneforskellenes indvirkning på besætningsmedlemmerne kompenseres i form af yderligere hvile efter regler fastlagt af myndigheden under iagttagelse af bestemmelserne i artikel 8.
 - 1.4.1. Uanset punkt 1.1 og 1.2 og under iagttagelse af bestemmelserne i artikel 8 kan myndigheden give tilladelse til ordninger vedrørende reducerede hvileperioder.
 - 1.4.2. Ethvert luftfartsforetagende skal under anvendelse af sine operationelle erfaringer og under hensyntagen til andre relevante faktorer som for eksempel den foreliggende videnskabelige viden påvise over for myndigheden, at anmodninger om ordninger vedrørende reducerede hvileperioder svarer til et fyldestgørende sikkerhedsniveau.
2. Hvileperioder
 - 2.1. Luftfartsforetagendet skal sikre, at den i det foregående beskrevne minimumshvileperiode forøges periodevis til en ugentlig hvileperiode bestående af 36 timer inklusive to lokale nætter, således at der aldrig går mere end 168 timer mellem afslutningen af en ugentlig hvileperiode og påbegyndelsen af den næste. Som en undtagelse fra OPS 1.1095, punkt 1.9 kan myndigheden beslutte, at den anden af disse lokale nætter kan starte fra kl. 20.00, hvis den ugentlige hvileperiode har en varighed på mindst 40 timer.

OPS 1.1115

Udvidelse af flyvetjenesteperioder på grund af hvile under flyvning

1. Under iagttagelse af bestemmelserne i artikel 8 og såfremt luftfartsforetagendet under anvendelse af sine operationelle erfaringer og under hensyntagen til andre relevante faktorer som for eksempel den foreliggende videnskabelige viden over for myndigheden påviser, at dets anmodninger svarer til et fyldestgørende sikkerhedsniveau, gælder følgende:
 - 1.1. Udvidet flyvebesætning

Myndigheden fastsætter, hvilke krav der gælder i forbindelse med udvidet basisflyvebesætning, når flyvetjenesteperioden udvides ud over det i OPS 1.1105 anførte.
 - 1.2. Kabinebesætning

Myndigheden fastsætter, hvilke krav der gælder i forbindelse med minimumshviletiden under flyvningen for kabinebesætningsmedlemmer, når FDP strækker sig ud over det i OPS 1.1105 anførte.

OPS 1.1120

Uforudsete omstændigheder under gennemførelsen af den egentlige flyvning — Luftfartøjschefens beføjelser

1. Under hensyntagen til behovet for nøje kontrol med de i det følgende beskrevne tilfælde kan under gennemførelsen af den egentlige flyvning, som påbegyndes ved mødetidspunktet, de i denne subpart anførte grænser for flyvetjeneste-, tjeneste- og hvileperioder ændres i tilfælde af uforudsete omstændigheder. Enhver ændring af denne art skal kunne accepteres af luftfartøjschefen efter drøftelse med alle de øvrige besætningsmedlemmer og i alle tilfælde være i overensstemmelse med følgende:
 - 1.1. Den maksimale FDP, der er nævnt i OPS 1.1105 punkt 1.3, må ikke forøges med mere end to timer, medmindre flyvebesætningen er blevet udvidet. I så fald kan den maksimale flyvetjenesteperiode forøges med højst tre timer.

- 1.1.2. Hvis der i den sidste sektor inden for en FDP indtræffer uforudsete omstændigheder efter start, hvorved den tilladte forøgelse overskrides, kan flyvningen fortsætte til det planlagte bestemmelsessted eller til en alternativ flyveplads.
- 1.1.3. I tilfælde af sådanne omstændigheder kan hvileperioden efter FDP nedskæres, men aldrig til mindre end den i OPS 1.1110, punkt 1.2, i denne subpart fastsatte minimumsperiode.
- 1.2. Under særlige omstændigheder, som kan føre til alvorlig træthed, skal luftfartøjschefen efter drøftelse med de berørte besætningsmedlemmer, nedskære den faktiske flyvetjenestetid og/eller forøge hvileperioden for at undgå enhver negativ indvirkning på flyvesikkerheden.
- 1.3. Luftfartsforetagendet skal sikre følgende:
 - 1.3.1. Luftfartøjschefen skal forelægge luftfartsforetagendet en beretning, når en FDP forøges efter luftfartøjschefens skøn, eller når en hvileperiode nedskæres under gennemførelsen af den egentlige flyvning.
 - 1.3.2. Når forøgelsen af en FDP eller nedskæringen af en hvileperiode overstiger én time, skal der senest 28 dage herefter fremsendes kopi af beretningen til myndigheden med tilføjelse af luftfartsforetagendets kommentarer.

OPS 1.1125

Standby

1. Standby i lufthavn
 - 1.1. Et besætningsmedlem er på standby i lufthavn fra mødetidspunktet på det normale mødested og til afslutningen af den angivne standby-periode.
 - 1.2. Standby i lufthavn skal medregnes fuldt ud i den samlede tjenestetid.
 - 1.3. Hvis standby i lufthavn umiddelbart efterfølges af flyvetjeneste, skal forholdet mellem en sådan standby i lufthavn og flyvetjenestetiden defineres nærmere af myndigheden. I sådanne tilfælde lægges standby i lufthavn til den tjenesteperiode, der er omhandlet i OPS 1.1110, punkt 1.1 og 1.2, med henblik på beregning af minimumshvileperioden.
 - 1.4. Hvis standby i lufthavn ikke fører til flyvetjeneste, efterfølges den mindst af en hvileperiode, som fastlagt af myndigheden.
 - 1.5. Når besætningsmedlemmer er på standby i lufthavn, stiller luftfartsforetagendet et roligt og komfortabelt sted til rådighed, hvortil offentligheden ikke har adgang.
2. Andre former for standby (herunder standby på hotel)
 - 2.1. Under iagttagelse af bestemmelserne i artikel 8 reguleres alle andre former for standby af myndigheden, som tager hensyn til følgende:
 - 2.1.1. Alle aktiviteter skal opføres i en fortegnelse og/eller meddeles på forhånd.
 - 2.1.2. Tidspunktet for påbegyndelse og afslutning af standby skal defineres nærmere og meddeles på forhånd.
 - 2.1.3. Den maksimale varighed af enhver standby andre steder end et angivet mødested skal bestemmes.
 - 2.1.4. Under hensyntagen til hvilefaciliteter for besætningsmedlemmer og andre relevante faktorer skal forholdet mellem standby og flyvetjenestetiden efter standby-perioden defineres nærmere.
 - 2.1.5. Beregning af standby-tid i forbindelse med akkumulerede tjenestetimer skal defineres nærmere.

OPS 1.1130

Forplejning

Der skal være mulighed for at indtage mad og drikke for at undgå enhver uheldig påvirkning af et besætningsmedlems præstationsevne, og navnlig når FDP overstiger seks timer.

OPS 1.1135

Registrering af flyvetjeneste-, tjeneste- og hvileperioder

1. Luftfartsforetagendet skal sikre, at der for hvert besætningsmedlem foretages en registrering af
 - a) bloktider
 - b) påbegyndelse, varighed og afslutning af hver tjeneste- eller flyvetjenesteperiode
 - c) hvileperioder og dage med fritagelse for alle opgaverog at oplysningerne ajourføres, så kravene i denne subpart sikres overholdt. Der stilles kopi af disse oplysninger til rådighed for besætningsmedlemmet efter anmodning herom.
2. Hvis luftfartsforetagendets registreringer i henhold til punkt 1 ikke omfatter alle besætningsmedlemmets flyvetjeneste-, tjeneste- og hvileperioder, skal besætningsmedlemmet individuelt føre regnskab over sine
 - a) bloktider
 - b) påbegyndelse, varighed og afslutning af hver tjeneste- eller flyvetjenesteperiode
 - c) hvileperioder og dage med fritagelse for alle opgaver.
3. Inden et besætningsmedlem påbegynder en flyvetjenesteperiode, forelægger det på forlangende sine registreringer for det luftfartsforetagende, som gør brug af vedkommendes arbejdskraft.
4. Oplysningerne skal opbevares i mindst 15 kalendermåneder regnet fra datoen for sidste relevante indførelse af data eller længere, hvis dette kræves efter national ret.
5. Alle luftfartøjschefens beretninger om tilfælde, hvor flyvetjenesteperioder og flyvetid er blevet forlænget, og hvor hvileperioder er blevet nedskåret, skal desuden opbevares separat af luftfartsforetagendet i mindst seks måneder derefter.

SUBPART R

LUFTTRANSPORT AF FARLIGT GODS

OPS 1.1150

Terminologi

- a) De betegnelser, der anvendes i denne subpart, har følgende betydning:
 - 1) Acceptcheckliste (Acceptance Check List). Et dokument, der anvendes som en hjælp til at udføre en kontrol af det udvendige udseende af forsendelser af farligt gods og af de tilhørende dokumenter for at fastslå, at alle de relevante krav er overholdt.
 - 2) Fragtluftfartøj. Ethvert luftfartøj, som medfører gods eller ejendele, men ikke passagerer. I denne forbindelse betragtes følgende personer ikke som passagerer:
 - i) et besætningsmedlem
 - ii) en ansat i luftfartsforetagendet, som har opnået tilladelse og befordres i overensstemmelse med de instruktioner, der er indeholdt i driftshåndbogen
 - iii) en bemyndiget repræsentant for en myndighed eller
 - iv) en person, der udfører opgaver, som vedrører en bestemt forsendelse om bord.
 - 3) Havari med farligt gods. En begivenhed under eller i tilknytning til transport af farligt gods, som resulterer i, at en person pådrager sig en dødbringende eller alvorlig kvæstelse, eller at der forvoldes større skader på ejendom.

- 4) Hændelse med farligt gods. En begivenhed, som ikke er et havari med farligt gods, men som finder sted under eller i tilknytning til transport af farligt gods, og som ikke nødvendigvis forekommer om bord på et luftfartøj, men som resulterer i kvæstelse af en person, skader på ejendom, brand, beskadigelse, udslip, væskeudsivning eller stråling eller i et andet bevis på, at emballagens fuldstændighed ikke er opretholdt. Enhver begivenhed i relation til transport af farligt gods, som i alvorlig grad bringer luftfartøjet eller de ombordværende i fare, anses ligeledes for at udgøre en hændelse med farligt gods.
- 5) Transportdokument for farligt gods. Et dokument, som er foreskrevet i de tekniske instruktioner. Dokumentet udfyldes af den person, som udbyder farligt gods til lufttransport, og det indeholder oplysninger om det pågældende farlige gods. Dokumentet indeholder en underskrevet erklæring, som angiver, at det farlige gods er fyldestgørende og nøjagtigt beskrevet med angivelse af de korrekte tekniske betegnelser og FN/ID-numre, og at godset er korrekt klassificeret, emballeret, mærket, adresseret og i transportegnet stand.
- 6) Fragtcontainer. En fragtcontainer er et stykke transportmateriel til radioaktive materialer, som er konstrueret til at lette transport af disse materialer enten emballerede eller uemballerede via en eller flere transportformer. (Note: Se container (Unit Load Device) i de tilfælde, hvor det farlige gods ikke er radioaktive materialer).
- 7) Speditør. Et agentur, som på vegne af luftfartsforetagendet udfører alle eller visse af sidstnævntes funktioner, herunder modtagelse, lastning, losning, omladning og anden ekspedition af passagerer eller last.
- 8) ID-nummer. Et midlertidigt identifikationsnummer til et stykke farligt gods, som ikke har fået tildelt et FN-nummer.
- 9) Sampakning (overpack). En pakke, der indeholder et eller flere kolli, og som udgør en enhed, der benyttes af samme afsender for at lette ekspedition og opbevaring. (Note: Container (unit load device) indgår ikke i denne definition).
- 10) Kolli. Det færdige produkt af indpakkingsprocessen, dvs. emballage med indhold, således som dette foreligger klart til transport.
- 11) Emballage. Beholdere og andre dele eller materialer, der er nødvendige, for at beholderen kan opfylde sin funktion som transportbeholder, og som er nødvendige for at sikre opfyldelsen af kravene til emballering.
- 12) Korrekt teknisk betegnelse. Det navn, der skal anvendes til at beskrive en bestemt genstand eller et bestemt stof i alle forsendelsesdokumenter og anmeldelser, og, hvor det er relevant, på emballagen.
- 13) Alvorlig kvæstelse. En kvæstelse, som en person har pådraget sig ved en ulykke, og
 - i) som nødvendiggør indlæggelse på hospital i mere end 2 døgn, hvis indlæggelse sker senest 7 dage efter den dag, hvor personen blev kvæstet, eller
 - ii) hvorved der sker knoglebrud (bortset fra ukomplicerede brud på fingre, tæer eller næse), eller
 - iii) hvorved der er fremkommet alvorlig blødning, nerve-, muskel- eller seneskade, eller
 - iv) hvorved der er sket kvæstelse af et indre organ, eller
 - v) hvorved der er sket 2. eller 3. gradsforbrændinger eller forbrændinger, der dækker mere end 5 % af kroppen, eller
 - vi) hvorved der er sket bevislig udsættelse for smitsomme stoffer eller skadelig stråling.
- 14) Oprindelsesland. Det land, inden for hvis territorium det farlige gods først blev lastet på et luftfartøj.
- 15) Tekniske instruktioner. Den seneste gældende udgave af de tekniske instruktioner for sikker lufttransport af farligt gods (dok. 9284-AN/905), inklusive tillægget og eventuelle tilføjelser, som er godkendt og offentliggjort ved Rådet for Organisationen for International Civil Luftfarts afgørelse.
- 16) FN-nummer. Det firecifrede tal, der er tildelt af FN's Ekspertudvalg for Transport af Farligt Gods med henblik på identificering af et stof eller en bestemt gruppe af stoffer.
- 17) Container (Unit Load Device). Enhver type luftfartøjscontainer, luftfartøjspalet med net eller luftfartøjspalet med net over en plastbøle. (Note: Sampakning indgår ikke i denne definition. Med hensyn til containere, som indeholder radioaktive materialer, henvises der til definitionen af fragtcontainer).

OPS 1.1155

Godkendelse til transport af farligt gods

Luftfartsforetagendet må ikke transportere farligt gods, medmindre myndigheden har givet tilladelse hertil.

OPS 1.1160

Anvendelsesområde

- a) Luftfartsforetagendet skal i alle tilfælde, hvor der transporteres farligt gods, overholde bestemmelserne i de tekniske instruktioner, uanset om flyvningen helt eller delvist udføres inden for eller helt udføres uden for en stats territorium.
- b) Genstande og stoffer, som ellers ville være klassificeret som farligt gods, er ikke omfattet af bestemmelserne i denne subpart i det omfang, dette er angivet i de tekniske instruktioner, under forudsætning af
 - 1) at det er nødvendigt, at de forefindes om bord på flyvemaskinen i overensstemmelse med de gældende bestemmelser eller af operative årsager
 - 2) at de transporteres som cateringleverancer eller kabinebetjeningsforsyninger
 - 3) at de transporteres med henblik på anvendelse under flyvningen som veterinære hjælpemidler eller som aflivningsmiddel til dyr
 - 4) at de transporteres med henblik på anvendelse som medicinske hjælpemidler til en patient under flyvningen under forudsætning af
 - i) at der specielt til formålet er blevet fremstillet trykflasker til at rumme og transportere den bestemte luftart
 - ii) at lægemidler, medicin og andre medicinske stoffer er under kontrol af uddannet personale i den periode, i hvilken de er i anvendelse på flyvemaskinen
 - iii) at udstyr, der indeholder våde batterier, opbevares og om nødvendigt sikres i opretstående stilling for at forhindre udsivning af elektrolytten, og
 - iv) at der er truffet hensigtsmæssige foranstaltninger med henblik på at anbringe og sikre alt udstyr under start og landing og på ethvert andet tidspunkt, når luftfartøjschefen skønner det nødvendigt af sikkerhedshensyn, eller
 - 5) at de medføres af passagerer eller besætningsmedlemmer.
- c) Genstande og stoffer, der er beregnet som erstatning for de i ovenstående punkt b)1) og b)2) nævnte genstande og stoffer, skal transporteres på flyvemaskinen som angivet i de tekniske instruktioner.

OPS 1.1165

Begrænsninger for transport af farligt gods

- a) Luftfartsforetagendet skal træffe alle rimelige foranstaltninger for at sikre, at genstande og stoffer, der udtrykkeligt er nævnt ved navn eller ved fællesbetegnelse i de tekniske instruktioner som genstande eller stoffer, det under alle omstændigheder er forbudt at transportere med luftfartøj, ikke transporteres med nogen flyvemaskine.
- b) Luftfartsforetagendet skal træffe alle rimelige foranstaltninger for at sikre, at genstande og stoffer eller andet gods, som er angivet i de tekniske instruktioner som forbudte at transportere under normale omstændigheder, udelukkende transporteres, når
 - 1) disse af de berørte stater er undtaget i henhold til bestemmelserne i de tekniske instruktioner, eller
 - 2) de tekniske instruktioner angiver, at disse kan transporteres i henhold til en godkendelse udstedt af oprindelseslandet.

OPS 1.1170

Klassificering

Luftfartsforetagendet skal træffe alle rimelige foranstaltninger for at sikre, at genstande og stoffer klassificeres som farligt gods som angivet i de tekniske instruktioner.

OPS 1.1175

Emballering

Luftfartsforetagendet skal træffe alle rimelige foranstaltninger for at sikre, at farligt gods emballeres som angivet i de tekniske instruktioner.

OPS 1.1180

Etikettering og mærkning

- a) Luftfartsforetagendet skal træffe alle rimelige foranstaltninger for at sikre, at kolli, sampakninger og fragtcontainere er etiketteret og mærket som angivet i de tekniske instruktioner.
- b) Såfremt der transporteres farligt gods på en flyvning, som helt eller delvist finder sted uden for en stats territorium, skal etikettering og mærkning være affattet på engelsk i tillæg til eventuelle andre sproglige krav.

OPS 1.1185

Transportdokument for farligt gods

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at farligt gods er ledsaget af et transportdokument for farligt gods, medmindre andet er angivet i de tekniske instruktioner.
- b) Såfremt der transporteres farligt gods på en flyvning, som helt eller delvist finder sted uden for en stats territorium, skal transportdokumentet for farligt gods være affattet på engelsk i tillæg til eventuelle andre sproglige krav.

OPS 1.1195

Modtagelse af farligt gods

- a) Luftfartsforetagendet må ikke modtage farligt gods til lufttransport, medmindre luftfartsforetagendet har inspiceret kolliet, sampakningen eller fragtcontaineren med det farlige gods i overensstemmelse med procedurerne for modtagelse af farligt gods i de tekniske instruktioner.
- b) Luftfartsforetagendet eller dets speditør skal anvende en kontrolliste ved modtagelse af farligt gods. Denne kontrolliste skal muliggøre kontrol af alle relevante oplysninger og skal være affattet i en sådan form, at det er muligt at registrere resultaterne af denne kontrol ved modtagelsen af farligt gods manuelt, mekanisk eller ved hjælp af edb.

OPS 1.1200

Inspektion for tegn på skade, lækage eller forurening

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre,
 - 1) at kolli, sampakninger og fragtcontainere inspiceres for tegn på lækage eller skade, umiddelbart før de lastes på en flyvemaskine eller i en container som angivet i de tekniske instruktioner
 - 2) at en container ikke lastes på en flyvemaskine, medmindre den er inspiceret som påbudt i de tekniske instruktioner og fundet fri for ethvert tegn på lækage fra eller skade på det farlige gods, den indeholder
 - 3) at utætte eller beskadigede kolli, sampakninger eller fragtcontainere ikke lastes på en flyvemaskine
 - 4) at ethvert kolli med farligt gods, som er lastet på en flyvemaskine, og som viser sig at være beskadiget eller utæt, fjernes, eller at der træffes foranstaltninger med henblik på at dette kolli fjernes af en relevant myndighed eller organisation. Den resterende del af forsendelsen skal i så fald inspiceres for at sikre, at den er i egnet stand til transport, og at der ikke er sket skade på eller forurening af flyvemaskinen eller dennes ladning, og
 - 5) at kolli, sampakninger og fragtcontainere inspiceres for tegn på skade eller lækage ved losningen fra flyvemaskinen eller fra en container, og at området, hvor det farlige gods var anbragt, inspiceres for skade eller forurening, hvis der er tegn på skade eller lækage.

OPS 1.1205

Fjernelse af forurening

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre,
 - 1) at enhver forurening, der konstateres som følge af lækage fra eller skade på farligt gods, ufortøvet fjernes, og
 - 2) at en flyvemaskine, som er blevet forurenset af radioaktivt stof, straks tages ud af trafik og ikke indsættes i trafik igen, før strålingsniveauet på enhver tilgængelig overflade og den forurening, der kan fjernes, ikke overstiger de værdier, der er angivet i de tekniske instruktioner.

OPS 1.1210

Begrænsninger for lastning

- a) Passagerkabine og cockpit. Luftfartsforetagendet skal sikre, at farligt gods ikke transporteres i en flyvemaskines passagerkabine, hvori der befinder sig passagerer, eller i cockpittet, medmindre andet er angivet i de tekniske instruktioner.
- b) Fragtrum. Luftfartsforetagendet skal sikre, at farligt gods lastes, adskilles, stuves og sikres på flyvemaskinen som angivet i de tekniske instruktioner.
- c) Farligt gods, som kun må transporteres med fragtluftfartøj. Luftfartsforetagendet skal sikre, at kolli med farligt gods, som ifølge mærkningen kun må transporteres med fragtluftfartøj, transporteres med fragtluftfartøj og lastes som angivet i de tekniske instruktioner.

OPS 1.1215

Afgivelse af oplysninger

- a) Oplysninger til jordpersonale. Luftfartsforetagendet skal sikre,
 - 1) at jordpersonalet gives oplysninger, som gør det muligt for dette personale at udføre sine opgaver i forbindelse med transporten af farligt gods, herunder de foranstaltninger, der skal træffes i tilfælde af hændelser og havarier, som omfatter farligt gods, og
 - 2) at de i ovenstående underpunkt a)1) omhandlede oplysninger, hvor det er relevant, også gives til speditøren.
- b) Oplysninger til passagerer og andre personer.
 - 1) Luftfartsforetagendet skal sikre, at passagerne som foreskrevet i de tekniske instruktioner informeres om de former for gods, som det ikke er tilladt dem at medføre om bord på en flyvemaskine.
 - 2) Luftfartsforetagendet og, hvor det er relevant, foretagendets speditør skal sikre, at der på fragtmottagelsesstederne forefindes opslag med oplysninger om transporten af farligt gods.
- c) Oplysninger til besætningsmedlemmer. Luftfartsforetagendet skal sikre, at driftshåndbogen indeholder oplysninger, som sætter besætningsmedlemmerne i stand til at udføre deres opgaver med hensyn til transport af farligt gods, herunder de foranstaltninger, som skal træffes i tilfælde af, at der opstår nødsituationer, som omfatter farligt gods.
- d) Oplysninger til luftfartøjschefen. Luftfartsforetagendet skal sikre, at luftfartøjschefen forsynes med skriftlige informationer som angivet i de tekniske instruktioner. (Jf. tabel 1 i bilag 1 til OPS 1.1065 vedrørende opbevaringsperiode for dokumenter).
- e) Informationer i tilfælde af en flyvehændelse eller et flyvehavari.
 - 1) Et luftfartsforetagende, som opererer en flyvemaskine, der bliver indblandet i en flyvehændelse, skal efter anmodning afgive alle de oplysninger, som kræves for mest muligt at begrænse de risici, en hvilken som helst skade på det farlige gods om bord på flyvemaskinen kunne fremkalde.
 - 2) Et luftfartsforetagende, som opererer en flyvemaskine, der bliver indblandet i et flyvehavari, skal hurtigst muligt underrette vedkommende myndighed i den stat, hvori flyvehavariet indtraf, om alt farligt gods, der medføres.

OPS 1.1220

Træningsprogrammer

- a) Luftfartsforetagendet skal som foreskrevet i de tekniske instruktioner udarbejde og ajourføre personaletræningsprogrammer, som skal godkendes af myndigheden.
- b) Luftfartsforetagender, som ikke er indehavere af en varig godkendelse til at transportere farligt gods. Luftfartsforetagendet skal sikre,
- 1) at personale, som er beskæftiget med almindelig fragt- og bagagehåndtering, er uddannet i at udføre deres opgaver med hensyn til farligt gods. Denne træning skal som minimum omfatte de områder, der er angivet i kolonne 1 i tabel 1, og skal være tilstrækkeligt dybtgående til at sikre, at der opnås erkendelse dels af de risici, der er forbundet med farligt gods, dels af, hvordan farligt gods identificeres, og dels af, hvilke krav, der gælder for passagerers medbringelse af farligt gods, og
 - 2) at følgende personale:
 - i) besætningsmedlemmer
 - ii) passagerbetjeningspersonale og
 - iii) sikkerhedspersonale, som er ansat af luftfartsforetagendet, og som beskæftiger sig med kontrol af passagerer og deres bagage

har modtaget en træning, som mindst skal dække de områder, der er angivet i kolonne 2 i tabel 1, og som skal være tilstrækkeligt dybtgående til at sikre, at der opnås erkendelse dels af de risici, der er forbundet med farligt gods, dels af, hvordan farligt gods identificeres, og dels af, hvilke krav der gælder for passagerers medbringelse af farligt gods.

Tabel 1

Træningsområder	1	2
Generelle kriterier	X	X
Begrænsninger for lufttransport af farligt gods		X
Mærkning og etikettering af kolli	X	X
Farligt gods i passagerernes bagage	X	X
Nødprocedurer	X	X

Note: »X« angiver et område, der skal omfattes.

- c) Luftfartsforetagender, som er indehavere af en varig godkendelse til at transportere farligt gods. Luftfartsforetagendet skal sikre,
- 1) at personale, der er beskæftiget med modtagelse af farligt gods, er uddannet i og er kvalificeret til at udføre sine opgaver. Denne træning skal som minimum omfatte de områder, der er angivet i kolonne 1 i tabel 2, og skal være tilstrækkeligt dybtgående til at sikre, at personalet kan træffe afgørelser om at modtage eller afvise farligt gods, som udbydes til lufttransport
 - 2) at personale, der er beskæftiget med ground handling, stuvning og lastning af farligt gods, har modtaget en træning, som sætter det pågældende personale i stand til at udføre sine opgaver med hensyn til farligt gods. Denne træning skal som minimum omfatte de områder, der er angivet i kolonne 2 i tabel 2, og skal være tilstrækkeligt dybtgående til at sikre, at der opnås erkendelse dels af de risici, der er forbundet med farligt gods, dels af, hvordan farligt gods identificeres, og dels af, og hvordan det håndteres og lastes
 - 3) at personale, der er beskæftiget med almindelig fragt- og bagagehåndtering, har modtaget en træning, som sætter det pågældende personale i stand til at udføre sine opgaver med hensyn til farligt gods. Denne træning skal som minimum omfatte de områder, der er angivet i kolonne 3 i tabel 2, og skal være tilstrækkeligt dybtgående til at sikre, at der opnås erkendelse dels af de risici, der er forbundet med farligt gods, dels af, hvordan farligt gods identificeres, og af, dels hvordan det håndteres og lastes, og hvilke krav der gælder for passagerers medbringelse af farligt gods, og

- 4) at flyvebesætningsmedlemmer har modtaget en træning, som mindst skal omfatte de områder, der er angivet i kolonne 4 i tabel 2. Træningen skal være tilstrækkeligt dybtgående til at sikre, at der opnås erkendelse dels af de risici, der er forbundet med farligt gods, dels af, hvordan farligt gods bør transporteres på en flyvemaskine, og
- 5) at følgende personale:
- i) passagerbetjeningspersonale
 - ii) sikkerhedspersonale, som er ansat af luftfartsforetagendet, og som beskæftiger sig med kontrol af passagerer og deres bagage, og
 - iii) besætningsmedlemmer, som ikke er flyvebesætningsmedlemmer, har modtaget en træning, der som minimum skal omfatte de områder, der er angivet i kolonne 5 i tabel 2. Træningen skal være tilstrækkeligt dybtgående til at sikre, at der opnås erkendelse dels af de risici, der er forbundet med farligt gods, dels af de krav, der gælder for passagerers medbringelse af sådant gods, eller mere generelt medbringelse af farligt gods på en flyvemaskine.
- d) Luftfartsforetagendet skal sikre, at alt personale, der modtager træning, gennemgår en test til efterprøvning af forståelsen af deres ansvar.
- e) Luftfartsforetagendet skal sikre, at alt personale, som skal trænes i håndtering af farligt gods, modtager periodisk træning med intervaller, som ikke må overstige 2 år.
- f) Luftfartsforetagendet skal sikre, at træningen i håndtering af farligt gods registreres fortløbende for alt personale, der trænes i overensstemmelse med ovenstående underpunkt d) og som fastsat i de tekniske instruktioner.
- g) Luftfartsforetagendet skal sikre, at personalet i foretagendets speditiønsfirma trænes i overensstemmelse med den relevante kolonne i tabel 1 eller tabel 2.

Tabel 2

Træningsområder	1	2	3	4	5
Generelle kriterier	X	X	X	X	X
Begrænsninger for lufttransport af farligt gods	X	X		X	X
Klassificering af farligt gods	X				
Fortegnelse over farligt gods	X	X		X	
Generelle krav til emballering og instruktioner om emballering	X				
Specificering og mærkning af emballage	X				
Mærkning og etikettering af kolli	X	X	X	X	X
Dokumentation fra afsender	X				
Modtagelse af farligt gods, herunder brug af kontrolliste	X				
Stuvnings- og lastningsprocedurer	X	X	X	X	
Inspektioner for tegn på skade eller lækage samt procedurer for dekontaminering	X	X			
Afgivelse af oplysninger til luftfartøjschef	X	X		X	
Farligt gods i passagerernes bagage	X	X	X	X	X
Nødprocedurer	X	X	X	X	X

Note: »X« angiver et område, der skal dækkes.

OPS 1.1225

Indberetning af hændelser og havarier med farligt gods

- a) Luftfartsforetagendet skal indberette hændelser og havarier med farligt gods til myndigheden. Der skal inden for 72 timer efter begivenheden afgives en foreløbig rapport, medmindre særlige omstændigheder forhindrer dette.
- b) Luftfartsforetagendet skal også give myndigheden indberetning om ikke-angivet eller forkert angivet farligt gods, der opdages i fragten eller passagerernes bagage. Der skal inden for 72 timer efter konstateringen afgives en foreløbig rapport, medmindre særlige omstændigheder forhindrer dette.

SUBPART S

SIKKERHED

OPS 1.1235

Sikkerhedskrav

Luftfartsforetagendet skal sikre, at alt berørt personale er gjort bekendt med og opfylder de pågældende krav i de nationale sikkerhedsprogrammer, som er gældende i luftfartsforetagendets hjemsted.

OPS 1.1240

Træningsprogrammer

Luftfartsforetagendet skal udarbejde, ajourføre og gennemføre godkendte træningsprogrammer, som sætter luftfartsforetagendets besætningsmedlemmer i stand til at træffe passende foranstaltninger for at forebygge ulovlige handlinger såsom sabotage eller kapring af flyvemaskiner og for mest muligt at begrænse følgerne af sådanne begivenheder, hvis de skulle finde sted. Træningsprogrammet skal være foreneligt med det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart. Det enkelte besætningsmedlem skal have viden og kompetence inden for alle relevante elementer i træningsprogrammet.

OPS 1.1245

Indberetning af ulovlig handling

Efter en ulovlig handling om bord på en flyvemaskine skal luftfartøjschefen eller, ved forfald, luftfartsforetagendet, ufortøvet indgive rapport om denne handling til den relevante lokale myndighed og til myndigheden i luftfartsforetagendets hjemsted.

OPS 1.1250

Checkliste vedrørende proceduren for gennemsøgning af flyvemaskiner

Luftfartsforetagendet skal sikre, at der om bord findes en checkliste vedrørende de procedurer, der skal følges ved søgning efter bomber eller improviserede eksplosive ladninger (IED) i tilfælde af mistanke om sabotage og ved inspektion af flyvemaskinen for skjulte våben, sprængstoffer eller andre farlige genstande, hvis der er velbegrundet mistanke om, at flyvemaskinen kan være målet for en ulovlig handling. Checklisten skal suppleres med retningslinjer vedrørende foranstaltninger, der skal træffes, hvis en bombe eller en mistænkelig genstand skulle blive fundet, samt oplysninger om det sted i den specifikke flyvemaskine, hvor der vil være mindst risiko forbundet ved at anbringe bomben, hvis et sådant sted er angivet af typecertifikatindehaveren.

OPS 1.1255

Sikkerhed i cockpittet

- a) I alle flyvemaskiner, som er udstyret med en dør til cockpittet, skal denne dør kunne låses, og metoder eller procedurer, som myndigheden kan acceptere, skal være til rådighed eller udarbejdes, så kabinebesætningen kan informere flyvebesætningen i tilfælde af mistænkelig aktivitet eller brud på sikkerheden i kabinen.

- b) Alle flyvemaskiner til passagerbefordring med en maksimal certificeret startmasse, som overstiger 45 500 kg, eller som har en maksimal godkendt passagersædekfiguration på flere end 60 sæder, skal være udstyret med en godkendt cockpitdør, som kan låses og låses op fra begge pilotpladser, og som er konstrueret, så den opfylder alle tilbagevirkende operationelle luftdygtighedskrav. Dørens konstruktion må ikke hindre nødoperationer, som krævet i gældende tilbagevirkende operationelle luftdygtighedskrav.
- c) I alle flyvemaskiner, som er udstyret med en cockpitdør i overensstemmelse med underpunkt b), gælder følgende:
- 1) Døren skal være lukket før motorstart i forbindelse med start og være låst, når det kræves i henhold til sikkerhedsprocedurer eller af luftfartøjschefen, indtil motoren lukkes ned efter landing, dog ikke når det skønnes nødvendigt for autoriseret personale at komme ind eller ud i overensstemmelse med det nationale sikkerhedsprogram.
 - 2) Der skal fra hver af pilotpladserne være mulighed for at overvåge området uden for cockpitdøren, i den udstrækning det er nødvendigt for at kunne identificere personer, der ønsker adgang til cockpitet, og for at kunne påvise mistænkelig adfærd eller potentielle trusler.«
-

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 1900/2006**af 20. december 2006****om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg,

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽¹⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I bilag III til forordning (EØF) nr. 3922/91 ⁽²⁾ er der fastsat fælles tekniske krav og administrative procedurer, som finder anvendelse på erhvervmæssig transport med luftfartøjer. Disse harmoniserede krav og procedurer finder anvendelse på alle luftfartøjer, der opereres af Fællesskabets luftfartsforetagender, uanset om de er registreret i en medlemsstat eller et tredjeland.
- (2) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af forordning (EØF) nr. 3922/91 bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽³⁾.
- (3) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at fastsætte under hvilke betingelser de fælles tekniske krav og administrative procedurer som anført i bilag III til forordning (EØF) nr. 3922/91 kan ændres eller suppleres eller under hvilke betingelser en medlemsstat kan fritages for at anvende dem. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i den nævnte forordning eller at supplere denne med nye ikke-væsentlige bestemmelser, bør foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5 a i afgørelse 1999/468/EF.
- (4) Hvis de normale frister i særligt hastende tilfælde vedrørende opretholdelse af et tilstrækkeligt luftfartssikkerhedsniveau ikke kan overholdes, bør Kommissionen have

mulighed for at anvende hasteproceduren i artikel 5a, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, til vedtagelse af visse foranstaltninger.

- (5) Forordning (EØF) nr. 3922/91 bør ændres i overensstemmelse hermed —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

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

1) Artikel 8 ændres således:

a) Stk. 3, fjerde afsnit, affattes således:

»Hvis dette er tilfældet, meddeler Kommissionen sin afgørelse om en sådan foranstaltning til alle medlemsstaterne, som derved har ret til at anvende denne foranstaltning. De relevante bestemmelser i bilag III kan også ændres i overensstemmelse med artikel 11 for at afspejle denne foranstaltning.«

b) Stk. 4, fjerde afsnit, affattes således:

»Hvis dette er tilfældet, meddeler Kommissionen sin afgørelse om en sådan foranstaltning til alle medlemsstaterne, som derved har ret til at anvende denne foranstaltning. De relevante bestemmelser i bilag III kan også ændres i overensstemmelse med artikel 11 for at afspejle denne foranstaltning.«

2) Artikel 11 ændres således:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. Foranstaltninger til ændring af ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, herunder ved supplerende af denne forordning, som skyldes den videnskabelige og tekniske udvikling og som ændrer de fælles tekniske krav og administrative procedurer i bilag III, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 12, stk. 3. I særligt hastende tilfælde kan Kommissionen anvende hasteproceduren i artikel 12, stk. 4.

b) I stk. 2 ændres »i artikel 12« til »i artikel 12, stk. 3,«.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 30.11.2006 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 19.12.2006.

⁽²⁾ EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1899/2006 (Se s. 1 i denne EU-Tidende).

⁽³⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

3) Artikel 12 affattes således:

»Artikel 12

1. Kommissionen bistås af luftfartssikkerhedsudvalget, i det følgende benævnt udvalget.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til tre måneder.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

4. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1, 2, 4 og 6, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.»

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 20. december 2006

På Europa-Parlamentets vegne

J. BORRELL FONTELLES

Formand

På Rådets vegne

J. KORKEAOJA

Formand
