

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart

(2000/C 311 E/03)

(Voor de EER relevante tekst)

COM(2000) 121 def. — 2000/0069(COD)

(Door de Commissie ingediend op 24 maart 2000)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Verordening (EEG) nr. 3922/91 ⁽¹⁾ worden de in bijlage II bij die Verordening genoemde gemeenschappelijke veiligheidsnormen ingevoerd ten aanzien van het ontwerp, de vervaardiging, de exploitatie en het onderhoud van luchtvaartuigen en de bij deze taken betrokken personen en organisaties. Deze geharmoniseerde veiligheidsnormen zijn van toepassing op alle door communautaire exploitanten gebruikte luchtvaartuigen die in een lidstaat of in een derde land zijn geregistreerd. Volgens artikel 4, lid 1, van deze verordening moet de Raad op grond van artikel 80, lid 2, van het Verdrag, gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures aannemen voor de niet in bijlage II genoemde gebieden.
- (2) In artikel 9 van Verordening (EEG) nr. 2407/92 van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen ⁽²⁾ is bepaald dat de verlening en de geldigheid van een exploitatievergunning te allen tijde afhankelijk zijn van het bezit van een geldig Bewijs luchtvaartexploitant (AOC — Air Operator's Certificate) waarin de onder de exploitatievergunning vallende activiteiten worden gespecificeerd, en dat in overeenstemming moet zijn met de criteria van de desbetreffende verordening van de Raad. Thans dienen deze criteria te worden vastgesteld.
- (3) De Joint Aviation Authority (JAA) heeft een reeks geharmoniseerde regels aangenomen voor commercieel luchtvervoer, JAR-OPS 1 genoemd. In JAR-OPS 1 (wijziging 1 van 1 maart 1998) voor vliegtuigen is het veiligheidsniveau voor dit soort operaties vastgelegd en dit document vormt derhalve een goede basis voor communautaire wetgeving. In deze tekst moesten wijzigingen worden aangebracht ten-

einde hem in overeenstemming te brengen met de communautaire wetgeving en het communautaire beleid, rekening gehouden met de talrijke gevolgen op economisch en sociaal gebied. Een dergelijke herziene tekst wijkt af van JAR-OPS 1 en kan daardoor niet in de communautaire wetgeving worden opgenomen door een loutere verwijzing in bijlage II bij Verordening (EEG) nr. 3922/91 naar zijn titel. Aan laatstgenoemde verordening moet derhalve een nieuwe bijlage III worden toegevoegd, met daarin de eerste voorschriften.

- (4) Luchtvaartmaatschappijen moeten voldoende flexibiliteit krijgen om onvoorziene spoedeisende exploitatieomstandigheden of exploitatiebehoeften van korte duur aan te pakken of om aan te tonen dat zij een gelijkwaardig veiligheidsniveau kunnen bereiken met andere middelen dan door toepassing van de in bijlage III vervatte gemeenschappelijke voorschriften. Een soortgelijke flexibiliteit is ook noodzakelijk bij de toepassing van de in bijlage II bij Verordening (EEG) nr. 3922/91 vermelde andere JAR's. De lidstaten dienen derhalve gemachtigd te worden om ontheffingen van de gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures toe te staan. Dergelijke ontheffingen kunnen in bepaalde gevallen de gemeenschappelijke veiligheidsvoorschriften ondermijnen of tot marktverstoringen aanleiding geven en de werkingssfeer ervan moet daarom strikt worden beperkt en de goedkeuring ervan aan een passend toezicht door de Gemeenschap worden onderworpen.
- (5) De bepalingen betreffende de procedure van het Comité dienen te worden gewijzigd om rekening te houden met Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ⁽³⁾.
- (6) Verordening (EEG) nr. 3922/91 dient derhalve dienovereenkomstig te worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EEG) nr. 3922/91 wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 1, lid 1, komt als volgt te luiden:

„1. Deze verordening heeft betrekking op de harmonisatie van de in de bijlagen II en III vermelde technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de veiligheid van de burgerluchtvaart, inzonderheid ten aanzien van:

⁽¹⁾ PB L 373 van 31.12.1991, blz. 4. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1069/1999 van de Commissie (PB L 130 van 26.5.1999, blz. 16).

⁽²⁾ PB L 240 van 24.8.1992, blz. 1.

⁽³⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

a) het ontwerp, de vervaardiging, de exploitatie en het onderhoud van luchtvaartuigen,

b) de bij deze taken betrokken personen en organisaties.”

2. Artikel 3 komt als volgt te luiden:

„Artikel 3

1. Onverminderd artikel 11, zijn de gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures die in de Gemeenschap voor de in bijlage II genoemde gebieden gelden, de in die bijlage vermelde overeenkomstige codes die op 1 januari 1992 van kracht zijn.

2. Onverminderd artikel 11, zijn de gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures die in de Gemeenschap voor commercieel vervoer met vliegtuigen gelden, die welke zijn vermeld in bijlage III.”

3. Artikel 4, lid 1, komt als volgt te luiden:

„1. Voor de niet in bijlagen II of III genoemde gebieden stelt de Raad, op grond van artikel 80, lid 2, van het Verdrag, gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures vast. De Commissie doet indien nodig zo spoedig mogelijk geschikte voorstellen op deze gebieden.”

4. Artikel 8 komt als volgt te luiden:

„Artikel 8

1. Geen van bovenstaande bepalingen belet een lidstaat onmiddellijk te reageren wanneer zich een veiligheidsprobleem voordoet met betrekking tot een onder deze verordening vallend(e) product, persoon of organisme. In een dergelijk geval stelt de lidstaat de Commissie en de andere lidstaten onmiddellijk van de genomen maatregelen en van de redenen daarvoor in kennis.

2. De Commissie beoordeelt volgens de in artikel 12, lid 2, bedoelde procedure of een ontoereikend veiligheidsniveau of een leemte in de gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures de voortzetting van de op grond van lid 1 genomen maatregelen rechtvaardigt. In een dergelijk geval zal zij het nodige doen om de desbetreffende gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures in overeenstemming met artikel 4 of artikel 11 te wijzigen. Wanneer de door de lidstaat getroffen maatregelen ongegrond worden geoordeeld, trekt de lidstaat de bedoelde maatregelen in.

3. Ingeval van onvoorziene, spoedeisende exploitatie-omstandigheden- of exploitatiebehoeften van korte duur mogen de lidstaten ontheffingen van de in deze verordening gespecificeerde gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures toestaan. De Commissie en de andere lidstaten worden onverwijld van dergelijke ontheffingen in kennis gesteld.

4. De Commissie kan volgens de in artikel 12, lid 2, bedoelde procedure besluiten dat ontheffingen krachtens lid 3 niet met de algemene veiligheidsdoelstellingen van deze verordening of andere communautaire rechtsregels in overeenstemming zijn. In een dergelijk geval trekt de lidstaat de ontheffing in.

5. In omstandigheden waarin met andere middelen een veiligheidsniveau kan worden bereikt dat gelijkwaardig is aan het niveau dat door de toepassing van de in de bijlagen I, II en III vermelde gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures wordt bereikt, mogen de lidstaten zonder discriminatie op grond van nationaliteit van de aanvragers en zonder dat daardoor de mededinging wordt verstoord, een goedkeuring verlenen die van deze bepalingen afwijkt. In dergelijke gevallen stelt de desbetreffende lidstaat alvorens bedoelde goedkeuring te verlenen, de Commissie daarvan in kennis en geeft bij de redenen die een afwijking van de gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures noodzakelijk maken, alsook de gestelde voorwaarden om een gelijkwaardig veiligheidsniveau te bereiken.

6. De Commissie besluit volgens de in artikel 12, lid 2, bedoelde procedure of een krachtens lid 5 voorgestelde goedkeuring een gelijkwaardig veiligheidsniveau waarborgt en derhalve kan worden verleend. In een dergelijk geval doet zij kennisgeving van dit besluit aan alle lidstaten die het recht hebben die maatregel ook toe te passen. Ook de relevante bepalingen van bijlagen II en III kunnen worden gewijzigd teneinde deze aan een dergelijke maatregel aan te passen.

Artikel 6, lid 1, en artikel 7 zijn op de betrokken maatregel van toepassing.”

5. Artikel 11, lid 1, komt als volgt te luiden:

„1. De Commissie brengt, volgens de in artikel 12, lid 2, bedoelde procedure de ingevolge de wetenschappelijke en technische vooruitgang vereiste wijzigingen in de in de bijlagen vermelde gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures aan.”

6. Artikel 12, leden 2 en 3, komt als volgt te luiden:

„2. In de gevallen waarin naar dit lid wordt verwezen, is de regelgevingsprocedure van artikel 5 van Besluit 1999/468/EG (*) met inachtneming van artikel 7, lid 3, en artikel 8 van dat besluit van toepassing.

3. De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt op drie maanden vastgesteld.

(*) PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.”

7. De tekst in de bijlage bij de onderhavige verordening wordt toegevoegd als bijlage III.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

BIJLAGE

„BIJLAGE III

GEMEENSCHAPPELIJKE TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN EN ADMINISTRatieve PROCEDURES, VAN TOEPASSING OP COMMERCIELE LUCHTVAARTOPERATIES MET LUCHTVAARTUIGEN**OPS 1: Commercieel vervoer door de lucht (Vleugelvliegtuigen)****Inhoud (algemeen)**

SUBDEEL A	— Toepasselijkheid
SUBDEEL B	— Algemeen
SUBDEEL C	— Certificatie van en toezicht op exploitanten
SUBDEEL D	— Vluchtuitvoeringsprocedures
SUBDEEL E	— Vluchtuitvoering bij alle weersomstandigheden
SUBDEEL F	— Prestaties algemeen
SUBDEEL G	— Prestatieklasse A
SUBDEEL H	— Prestatieklasse B
SUBDEEL I	— Prestatieklasse C
SUBDEEL J	— Massa en zwaartepunt
SUBDEEL K	— Instrumenten en apparatuur
SUBDEEL L	— Communicatie- en navigatieapparatuur
SUBDEEL M	— Vliegtuigonderhoud
SUBDEEL N	— Stuurhutpersoneel
SUBDEEL O	— Kajuitpersoneel
SUBDEEL P	— Boeken en bescheiden
SUBDEEL R	— Vervoer van gevaarlijke goederen door de lucht
SUBDEEL S	— Beveiliging

SUBDEEL A

Bijlage 1 bij OPS 1.001

TOEPASSELIJKHEID**Latere nalevingsdata in OPS 1**

OPS 1.001

Toepasselijkheid

(Zie bijlage 1 bij OPS 1.001)

a) OPS Deel 1 omschrijft de eisen die van toepassing zijn op het gebruik van civiele vliegtuigen voor commercieel vervoer door de lucht door een exploitant die zijn hoofdzetel en, voor zover van toepassing, zijn statutaire zetel in een lidstaat heeft, hierna aangeduid als exploitant. OPS 1 is niet van toepassing op vliegtuigen die gebruikt worden voor militaire doeleinden, door de douane of door politiediensten.

b) De eisen in OPS Deel 1 worden:

1. tenzij anders aangegeven uiterlijk op ... van kracht voor exploitanten van vliegtuigen met een maximumstartmassa van meer dan 10 ton of een maximaal toegestane passagierscapaciteit van 20 of meer, of met een gemengde vloot bestaande uit vliegtuigen boven en onder deze grens;
2. tenzij anders aangegeven uiterlijk op ... van kracht voor exploitanten van alle andere vliegtuigen.

Enkele van de bepalingen in OPS 1 hebben latere nalevingsdata dan de toepasselijkheidsdatum van OPS 1. De bepalingen waarbij dit het geval is, en de bijbehorende latere nalevingsdata, zijn de volgende.

— OPS 1.470 f)	...
— OPS 1.652 „Noten”	...
— OPS 1.652 m)	...
— OPS 1.665 a) 2	...
— OPS 1.668 a) 1	...
— OPS 1.668 a) 2	...
— OPS 1.670 a) 3	...
— OPS 1.685	...
— OPS 1.705 a)	...
— OPS 1.725 a)	...
— OPS 1.780 a)	...
— OPS 1.805 a) 2	...
— OPS 1.805 c) 2	...

SUBDEEL B

ALGEMEEN

OPS 1.005

Algemeen

- a) De exploitant mag een vliegtuig niet gebruiken voor commercieel vervoer door de lucht anders dan in overeenstemming met OPS Deel 1.
- b) De exploitant dient zich te houden aan alle luchtwaardigheidsvoorschriften die van toepassing zijn op vliegtuigen die gebruikt worden voor commercieel vervoer door de lucht.
- c) Elk vliegtuig dient gebruikt te worden overeenkomstig de voorwaarden van het Bewijs van Luchtwaardigheid en binnen de goedgekeurde beperkingen zoals opgenomen in het vlieghandboek.

OPS 1.010

Uitzonderingen

Behoudens de van toepassing zijnde algemene evaluatieprocedures kan de Dienst bij uitzondering een tijdelijk ontheffing verlenen van de bepalingen van OPS Deel 1, wanneer zij overtuigd is van de noodzaak hiertoe en mits voldaan wordt aan alle aanvullende voorwaarden die de Dienst noodzakelijk acht teneinde in het onderhavige geval een aanvaardbaar veiligheidsniveau te garanderen.

OPS 1.015

Operationele Besluiten

- a) Behoudens de van toepassing zijnde algemene herzieningsprocedures kan de Dienst door middel van een Operationeel besluit een vlucht verbieden, beperken of aan bepaalde voorwaarden binden, in het belang van de veiligheid.
- b) Operationele besluiten vermelden:
 - 1. de reden voor uitvaardiging;
 - 2. het toepassingsgebied en de geldigheidsstermijn; en
 - 3. de van de exploitant(en) verlangde handelingen.
- c) Operationele besluiten vormen een aanvulling op de bepalingen van OPS Deel 1.

OPS 1.020

Wetten, voorschriften en procedures — verantwoordelijkheden van de exploitant

De exploitant dient ervoor te zorgen dat:

- 1. alle medewerkers in kennis gesteld zijn van hun plicht om te voldoen aan alle voor de uitvoering van hun werkzaamheden relevante wetten, voorschriften en procedures van de Staten waarin luchtverkeer plaatsvindt; en
- 2. alle bemanningsleden op de hoogte zijn van de met de uitvoering van hun taak verband houdende wettelijke bepalingen, voorschriften en procedures.

OPS 1.025

Gemeenschappelijke taal

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat alle bemanningsleden met elkaar kunnen communiceren in een gemeenschappelijke taal.
- b) De exploitant dient ervoor te zorgen dat alle bij de vluchtuitvoering betrokken personen de taal begrijpen waarin die delen van het vluchthandboek geschreven zijn welke betrekking hebben op hun taken en verantwoordelijkheden.

OPS 1.030

Minimumuitrustingslijsten — verantwoordelijkheden van de exploitant

- a) De exploitant dient voor elk vliegtuig een door de Dienst goedgekeurde minimumuitrustingslijst (MUL) vast te stellen. Deze dient gebaseerd te zijn op, doch niet minder beperkend te zijn dan, de betreffende basis-minimumuitrustingslijst (BMUL) (indien deze bestaat) welke door de Dienst is aanvaard.
- b) De exploitant mag geen vliegtuig in bedrijf hebben anders dan in overeenstemming met de MUL, tenzij daarvoor toestemming verkregen is van de Dienst. Een dergelijke toestemming houdt in geen geval toestemming in tot gebruik van het vliegtuig buiten de beperkingen van de BMUL.

OPS 1.035

Kwaliteitssysteem

- a) De exploitant dient één kwaliteitssysteem vast te stellen en één kwaliteitsmanager aan te stellen die toeziet op de naleving en adequaatheid van de procedures die de veilige uitvoering van vluchten en luchtwaardigheid van vliegtuigen moeten garanderen. Het toezicht op de naleving dient een terugmeldingssysteem te omvatten naar de verantwoordelijke manager (zie ook OPS 1.175 h)), om ervoor te zorgen dat zo nodig corrigerende maatregelen genomen worden.
- b) Het kwaliteitssysteem dient een kwaliteitsborgingsprogramma te omvatten waarin procedures opgenomen zijn waarmee gecontroleerd kan worden of alle vluchten uitgevoerd worden volgens alle toepasselijke voorschriften, normen en procedures.
- c) Zowel het kwaliteitssysteem als de kwaliteitsmanager dient aanvaardbaar te zijn voor de Dienst.
- d) Het kwaliteitssysteem dient in de desbetreffende documentatie beschreven te worden.
- e) In afwijking van het gestelde in subparagraaf a) hierboven kan de Dienst de benoeming van twee kwaliteitsmanagers accepteren, een voor vluchtuitvoeringszaken en een voor onderhoudszaken, mits de exploitant één afdeling kwaliteitsbeheer instelt die ervoor zorgt dat het kwaliteitssysteem door het gehele bedrijf uniform toegepast wordt.

OPS 1.037

Programma ter voorkoming van ongevallen en bevordering van de vliegveiligheid

De exploitant dient een programma ter voorkoming van ongelukken en bevordering van de vliegveiligheid op te stellen, dat deel mag uitmaken van het kwaliteitssysteem, omvattende:

- 1. een programma dat het risicobewustzijn van alle bij de vluchtuitvoering betrokken personen bevordert en op peil houdt; en
- 2. evaluatie van relevante informatie met betrekking tot ongelukken en incidenten en verspreiding van daarmee samenhangende informatie.

OPS 1.040

Toegevoegde bemanningsleden

De exploitant dient ervoor te zorgen dat bemanningsleden die niet tot het verplichte stuurhut- of kajuitpersoneel behoren, eveneens getraind zijn in de hun toegewezen taken en voldoende vaardigheid hierin bezitten.

OPS 1.050

Informatie over opsporing en redding

De exploitant dient ervoor te zorgen dat de essentiële informatie betreffende opsporings- en reddingsdiensten, voor zover relevant voor de geplande vlucht, in de stuurhut aanwezig is.

OPS 1.055

Informatie over nood- en overlevingsuitrusting aan boord

De exploitant dient ervoor te zorgen dat er lijsten zijn met informatie over de nood- en overlevingsuitrusting aan boord van al zijn vliegtuigen, welke direct beschikbaar gesteld dienen te kunnen worden aan reddingscoördinatiecentra. De informatie dient, voor zover van toepassing, gegevens te omvatten over: aantal, kleur en type van reddingsvlotten en signaalvuurwerk; medische noodvoorraden; watervoorraden; en het type en de frequenties van draagbare noodradio's.

OPS 1.060

Noodlandingen op het water

De exploitant mag een vliegtuig met een toegestane passagierscapaciteit van meer dan 30 passagiers niet gebruiken voor vluchten boven water wanneer de afstand tot een voor een noodlanding geschikte plaats te land meer dan 120 minuten vliegen op kruissnelheid, of meer dan 400 zeemijlen bedraagt (het eerst overschreden maximum geldt), tenzij het vliegtuig voldoet aan de vereisten voor noodlandingen te water zoals voorgeschreven in de van toepassing zijnde luchtwaardigheidsvoorschriften.

OPS 1.065

Vervoer van oorlogswapens en -munitie

- a) De exploitant mag geen oorlogswapens en -munitie door de lucht vervoeren tenzij hiervoor toestemming is gegeven door alle betrokken staten.
- b) De exploitant dient ervoor te zorgen dat oorlogswapens en -munitie:
1. op een plaats in het vliegtuig gestouwd worden die tijdens de vlucht niet toegankelijk is voor passagiers; en
 2. in het geval van vuurwapens, ongeladen zijn,
- tenzij voor aanvang van de vlucht toestemming is verkregen van alle betrokken staten om deze oorlogswapens en -munitie te vervoeren onder omstandigheden die deels of geheel afwijken van de in deze subparagraaf genoemde.
- c) De exploitant dient ervoor te zorgen dat de gezagvoerder voor aanvang van de vlucht op de hoogte gesteld wordt van de aard en de plaats aan boord van het vliegtuig van alle te vervoeren oorlogswapens en -munitie.

OPS 1.070

Vervoer van sportwapens en -munitie

- a) De exploitant dient alle redelijke maatregelen te treffen om ervoor te zorgen dat alle door de lucht te vervoeren sportwapens aan hem gemeld worden.
- b) De exploitant die het vervoer van sportwapens op zich neemt, dient ervoor te zorgen dat deze:
1. op een plaats in het vliegtuig gestouwd worden die tijdens de vlucht niet toegankelijk is voor passagiers, tenzij de Dienst heeft bepaald dat dit voorschrift onuitvoerbaar is en erin heeft toegestemd andere procedures toe te passen; en
 2. in het geval van vuurwapens of andere wapens die munitie kunnen bevatten, ongeladen zijn.
- c) Munitie voor sportwapens mag in de afgegeven bagage van de passagiers vervoerd worden, met enkele beperkingen, overeenkomstig de Technische Voorschriften (zie OPS 1.1160 b) 5. zoals gedefinieerd in OPS 1.1150 a) 14.

OPS 1.075

Methode van personenvervoer

De exploitant dient alle redelijke maatregelen te treffen om ervoor te zorgen dat niemand zich ophoudt in enig deel van het vliegtuig dat niet ontworpen is als verblijfplaats van personen, tenzij de gezagvoerder tijdelijk toegang heeft verleend tot zo een deel van het vliegtuig:

1. teneinde maatregelen te kunnen nemen die noodzakelijk zijn voor de veiligheid van het vliegtuig of een zich hierin bevindend persoon, dier of goed;
2. waarin vracht of voorraden vervoerd worden, mits dat deel ontworpen is voor betreding door personen tijdens de vlucht.

OPS 1.085

Verantwoordelijkheden van de bemanning

- a) Elk bemanningslid is verantwoordelijk voor de correcte uitvoering van zijn taken die:
1. betrekking hebben op de veiligheid van het vliegtuig en de inzittenden, en
 2. worden omschreven in de aanwijzingen en procedures die in het vluchthandboek zijn vastgelegd.
- b) Bemanningsleden dienen:
1. aan de gezagvoerder elk incident door te geven dat de veiligheid in gevaar of mogelijk in gevaar heeft gebracht
 2. gebruik te maken van de incidentrapportageformulieren van de exploitant, conform OPS 1.420. In elk van bovengenoemde gevallen dient een kopie van het rapport aan de betrokken gezagvoerder te worden doorgegeven.
- c) Een lid van de bemanning mag geen werkzaamheden verrichten aan boord van een vliegtuig:
1. terwijl hij onder invloed is van enig verdovend middel dat zijn lichamelijke of geestelijke vermogens zodanig aantast dat hierdoor de veiligheid in gevaar komt;

2. na diepzeeduiken, tenzij sindsdien een redelijke tijd verstreken is;
 3. na het geven van bloed, tenzij sindsdien een redelijke tijd verstreken is;
 4. indien hij op enigerlei wijze twijfelt of hij in staat is de hem opgedragen taken te verrichten; of
 5. indien hij weet of vermoedt dat hij oververmoeid is, of zich zodanig ziek voelt dat de vliegveiligheid in gevaar kan komen.
- d) Het is een lid van de bemanning niet toegestaan:

1. alcohol te gebruiken minder dan 8 uur voor het tijdstip waarop hij zich dient te melden voor de vlucht of voor het begin van de standby-periode;
2. aan een vlucht te beginnen met een alcoholgehalte in het bloed van meer dan 0,2 promille;
3. tijdens de vlucht of tijdens de standby-periode alcohol te gebruiken.

e) De gezagvoerder:

1. is verantwoordelijk voor het veilige gebruik van het vliegtuig en voor de veiligheid van de inzittenden tijdens de vlucht;
2. is bevoegd om alle bevelen te geven die hij nodig acht teneinde de veiligheid van het vliegtuig en de daarin aanwezige personen of goederen te verzekeren;
3. is bevoegd om personen, of enig deel van de vracht, uit het vliegtuig te verwijderen indien hij van oordeel is dat deze de veiligheid van het vliegtuig of de inzittenden in gevaar kunnen brengen;
4. mag niet toestaan dat een persoon in het vliegtuig vervoerd wordt die zodanig onder invloed van alcohol of verdovende middelen verkeert dat de veiligheid van het vliegtuig en de inzittenden in gevaar kan komen;
5. is gerechtigd te weigeren om passagiers te vervoeren die niet in het land toegelaten kunnen worden, die het land uitgezet worden of onder arrest staan, indien het vervoer daarvan risico oplevert voor het vliegtuig of de inzittenden;
6. dient ervoor te zorgen dat alle passagiers ingelicht worden over de plaats van de nooduitgangen en de plaats en het gebruik van de relevante veiligheids- en noodvoorzieningen;
7. dient ervoor te zorgen dat alle vluchttuitvoeringsprocedures en controlelijsten nageleefd worden in overeenstemming met het vluchthandboek;
8. mag niet toestaan dat een bemanningslid werkzaamheden verricht tijdens de start, initiële stijgvlucht, eindnadering en landing, behalve de werkzaamheden die noodzakelijk zijn voor het veilige gebruik van het vliegtuig;
9. mag niet toestaan dat:
 - i) een vluchtgegevensschrijver onklaar gemaakt, uitgeschakeld of gewist wordt tijdens de vlucht, en evenmin dat opgenomen gegevens na de vlucht gewist worden indien een ongeluk of incident plaatsgevonden heeft waarvoor een meldingsplicht geldt;
 - ii) een stuurhutgeluidsopnameapparaat onklaar gemaakt of uitgeschakeld wordt tijdens de vlucht tenzij hij van mening is dat de opgenomen gegevens, welke anders automatisch ge-

wist zouden worden, bewaard dienen te blijven voor onderzoek van een ongeluk of incident, en evenmin dat opgenomen gegevens na de vlucht met de hand gewist worden indien een ongeluk of incident plaatsgevonden heeft waarvoor een meldingsplicht geldt;

10. dient te beslissen of hij een vliegtuig accepteert met gebreken die toegestaan zijn volgens de CDL (configuratie-afwijklingslijst) of MUL; en
11. dient zich ervan te vergewissen dat de direct aan de vlucht voorafgaande inspectie heeft plaatsgevonden.

- f) De gezagvoerder dient, in een noodsituatie waarbij onmiddellijk beslissen en handelen vereist is, alles te doen wat hij nodig acht onder die omstandigheden. Hij mag daarbij in het belang van de veiligheid afwijken van de regels, operationele procedures en methodes.

OPS 1.090

Bevoegdheid van de gezagvoerder

De exploitant dient alle redelijke maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat alle in het vliegtuig aanwezige personen gehoor geven aan alle geoorloofde bevelen die door de gezagvoerder gegeven worden ter waarborging van de veiligheid van het vliegtuig en van de daarin vervoerde personen of goederen.

OPS 1.100

Toegang tot de stuurhut

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat er behalve het voor de vlucht aangewezen stuurhutpersoneel niemand in de stuurhut toegelaten of vervoerd wordt tenzij die persoon:

1. tot het dienstdoend personeel behoort;
2. als vertegenwoordiger van de Dienst belast is met certificering, brevettering of inspectie, indien diens aanwezigheid in de stuurhut vereist is voor de uitvoering van zijn officiële werkzaamheden; of
3. daartoe bevoegd is volgens, en vervoerd wordt in overeenstemming met de voorschriften van, het vluchthandboek.

- b) De gezagvoerder dient:

1. in het belang van de veiligheid ervoor te zorgen dat toegang tot de stuurhut niet leidt tot afleiding van de aandacht en/of belemmering van de uitvoering van de vlucht; en
2. ervoor te zorgen dat alle personen die in de stuurhut vervoerd worden op de hoogte gesteld worden van de van toepassing zijnde veiligheidsprocedures.

- c) De eindbeslissing betreffende toegang tot de stuurhut valt onder de verantwoordelijkheid van de gezagvoerder.

OPS 1.105

Onrechtmatig vervoer

De exploitant dient alle redelijke maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat niemand zichzelf of vracht aan boord van een vliegtuig verbergt.

OPS 1.110

Draagbare elektronische apparatuur

De exploitant mag niet toestaan dat iemand aan boord van een vliegtuig gebruik maakt van een draagbaar elektronisch apparaat dat de werking van de systemen en apparatuur van het vliegtuig nadelig kan beïnvloeden, en dient alle redelijke maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat inderdaad niemand daarvan gebruik maakt.

OPS 1.115

Alcohol en verdovende middelen

De exploitant mag niet toestaan dat iemand zich in een vliegtuig begeeft of bevindt die zodanig onder invloed van alcohol of verdovende middelen verkeert dat de veiligheid van het vliegtuig en de inzittenden in gevaar kan komen, en dient alle redelijke maatregelen te nemen om te voorkomen dat zo iemand zich in een vliegtuig begeeft of bevindt.

OPS 1.120

In gevaar brengen van de veiligheid

De exploitant dient alle redelijke maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat niemand dusdanig roekeloos of onachtzaam handelt of nalaat te handelen

1. dat een vliegtuig of een daarin aanwezige persoon in gevaar gebracht wordt;
2. dat dit ertoe leidt of niet verhindert dat een persoon of goed door een vliegtuig in gevaar gebracht wordt.

OPS 1.125

Aan boord mee te nemen documenten

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat de volgende documenten of kopieën daarvan tijdens elke vlucht in het vliegtuig aanwezig zijn.
 1. Bewijs van Inschrijving.
 2. Bewijs van Luchtwaardigheid.
 3. Geluidscertificaat (indien van toepassing).
 4. Vergunning tot vluchtuitleiding (VTV).
 5. Bewijs van zendmachtiging; en
 6. verklaring(en) van verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid.
- b) Elk lid van het stuurhutpersoneel dient op elke vlucht een geldig bewijs van bevoegdheid bij zich te hebben met de juiste bevoegd-verklaring(en) voor het doel van de vlucht.

OPS 1.130

Aan boord mee te nemen handboeken

De exploitant dient ervoor te zorgen dat:

1. de meest recente delen van het vluchthandboek, voor zover relevant voor de werkzaamheden van de bemanning, tijdens welke vlucht aanwezig zijn;
2. die delen van het vluchthandboek die noodzakelijk zijn voor het uitvoeren van een vlucht gemakkelijk voor de bemanning aan boord van het vliegtuig geraadpleegd kunnen worden; en
3. het meest recente vlieghandboek in het vliegtuig aanwezig is, tenzij de Dienst ermee ingestemd heeft dat het vluchthandboek zoals

voorgeschreven in OPS 1.1045, bijlage 1, Deel B, voor dat vliegtuig relevante informatie bevat.

OPS 1.135

Overige aan boord mee te nemen informatie en formulieren

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat, naast de in OPS 1.125 en OPS 1.130 voorgeschreven documenten en handboeken, de volgende informatie en formulieren, voor zover relevant voor de aard van de vlucht en het gebied waarin deze plaatsvindt, bij elke vlucht aan boord zijn:
 1. een navigatieplan bevattende ten minste de in OPS 1.1060 vereiste informatie;
 2. het technisch journaal bevattende ten minste de in OPS 1.915 a) vereiste informatie;
 3. gegevens over het ingediende ATS-vliegplan;
 4. de van toepassing zijnde kennisgevingen aan luchtveranderende (NOTAM) en voorlichtingsdocumenten van de luchtvaartinlichtingendienst (AIS);
 5. de relevante meteorologische informatie;
 6. documentatie over massa en zwaartepunt zoals omschreven in subdeelt J;
 7. informatie over speciale categorieën passagiers, zoals beveiligingspersoneel, voor zover niet tot de bemanning worden gerekend, gehandicapten, passagiers aan wie toegang tot het land geweigerd is of die het land uitgezet zijn, en personen die onder arrest staan;
 8. informatie over speciale ladingen, waaronder gevaarlijke goederen, met inbegrip van schriftelijke informatie voor de gezagvoerder zoals voorgeschreven in OPS 1.1215 d);
 9. actuele kaarten en bijbehorende documenten zoals voorgeschreven in OPS 1.290 b) 7;
 10. alle andere documentatie welke vereist wordt door de bij de vlucht betrokken staten, zoals de vrachtlidst, de passagierslijst, enz.; en
 11. de nodige formulieren om te voldoen aan de rapportage-eisen van de Dienst en de exploitant.
- b) De Dienst kan toestaan dat de hierboven in subparagraaf a) genoemde informatie, of delen daarvan, gepresenteerd worden in een andere vorm dan op papier. Daarbij moet worden gezorgd voor een aanvaardbaar niveau van toegankelijkheid, bruikbaarheid en betrouwbaarheid.

OPS 1.140

Op de grond bewaarde informatie

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat:

tenminste voor de duur van elke vlucht of reeks vluchten:

 - i) informatie met betrekking tot de vlucht en van toepassing op de soort vlucht op de grond bewaard wordt; en
 - ii) de informatie bewaard blijft totdat een kopie ervan zich bevindt op de plaats waar zij in overeenstemming met OPS 1.1065 opgeslagen wordt, of, indien dit niet uitvoerbaar is,
 - iii) dezelfde informatie meegevoerd wordt in een brandvrije houder in het vliegtuig.

b) De hierboven in subparagraaf a) bedoelde informatie omvat:

1. een kopie van het navigatieplan voor zover van toepassing;
2. kopieën van de relevante delen van het technisch journaal;
3. route-specifieke NOTAM-documentatie indien de exploitant hierin wijzigingen heeft aangebracht;
4. documentatie over massa en zwaartepunt indien vereist (zie OPS 1.625); en
5. kennisgevingen van speciale ladingen.

OPS 1.145

Inspectiebevoegdheid

De exploitant dient ervoor te zorgen dat een door de Dienst gemachtigde persoon te allen tijde toegestaan wordt om aan boord te gaan van en mee te vliegen met elk vliegtuig waarmee krachtens een door die Dienst uitgegeven VTV wordt gevlogen, en de stuurhut te betreden en daar te blijven, met dien verstande dat de gezagvoerder de toegang tot de stuurhut mag weigeren indien daardoor de veiligheid van het vliegtuig in gevaar zou komen.

OPS 1.150

Overleggen van documentatie en registers

a) De exploitant dient:

1. een door de Dienst gemachtigde persoon toegang te geven tot alle documenten en registers die betrekking hebben op vluchtuitvoering of onderhoud; en
2. al deze documenten en registers te overleggen binnen een redelijke tijd nadat hierom door de Dienst gevraagd is.

b) De gezagvoerder dient, binnen een redelijke tijd nadat een door de Dienst gemachtigde persoon hem hierom verzocht heeft, aan die persoon de documentatie te overleggen welke aan boord aanwezig dient te zijn.

OPS 1.155

Bewaren van documentatie

De exploitant dient ervoor te zorgen dat:

1. de originele documentatie, of kopieën daarvan, welke hij verplicht is te bewaren, gedurende de voorgeschreven periode bewaard wordt, ook indien hij niet langer de exploitant van het vliegtuig is; en
2. wanneer een bemanningslid als bemanningslid bij een andere exploitant gaat werken, de door de eerstgenoemde exploitant bijgehouden informatie omtrent gemaakte vliegreizen, werktijden en rusttijden aan de nieuwe exploitant ter beschikking gesteld worden.

OPS 1.160

Bewaren, overleggen en gebruik van opnames van de vluchtschrijver

a) *Bewaren van opnamen*

1. Na een ongeluk dient de exploitant van een vliegtuig waarin een vluchtschrijver wordt meegevoerd, voor zover mogelijk de oorspronkelijke opgenomen gegevens met betrekking tot dat ongeluk, zoals vastgelegd door de gegevensschrijver, te bewaren ge-

durende een periode van 60 dagen, tenzij de onderzoeksinstantie anders beslist.

2. Tenzij vooraf toestemming is verleend door de Dienst, dient na een incident waarvoor een meldingsplicht geldt, de exploitant van een vliegtuig waarin een vluchtschrijver wordt meegevoerd, voor zover mogelijk de oorspronkelijke opgenomen gegevens met betrekking tot dat incident, zoals vastgelegd door de vluchtschrijver, te bewaren gedurende een periode van 60 dagen, tenzij de onderzoeksinstantie anders beslist.

3. Bovendien dient de exploitant van een vliegtuig waarin een vluchtschrijver wordt meegevoerd, wanneer de Dienst hem daartoe opdracht geeft, de oorspronkelijke opgenomen gegevens te bewaren gedurende een periode van 60 dagen, tenzij de onderzoeksinstantie anders beslist.

4. Wanneer het meevoeren van een vluchtgegevensschrijver aan boord van een vliegtuig verplicht is, dient de exploitant van dat vliegtuig:

- i) de opnamen te bewaren voor de gebruiksperiode als voorgeschreven in OPS 1.715, 1.720 en 1.725, behalve dat voor het testen en onderhouden van vluchtgegevensschrijvers maximaal één uur van het oudste opgenomen materiaal op het tijdstip van testen gewist mag worden; en

- ii) een document ter beschikking te hebben dat de informatie bevat welke nodig is om de opgeslagen gegevens op te vragen en om te zetten naar technische eenheden.

b) *Overleggen van opnamen*

De exploitant van een vliegtuig waarin een vluchtschrijver wordt meegevoerd dient, binnen een redelijke tijd nadat de Dienst hem hierom verzocht heeft, elke door een vluchtgegevensschrijver gemaakte opname te overleggen welke beschikbaar is of is bewaard.

c) *Gebruik van opnamen*

1. De opnamen van de stuurhutgeluidsopnameapparatuur mogen niet voor andere doeleinden gebruikt worden dan voor het onderzoeken van ongelukken of incidenten waarvoor een meldingsplicht geldt, behalve met toestemming van alle betrokken bemanningsleden.

2. De opnamen van de vluchtgegevensschrijver mogen niet voor andere doeleinden gebruikt worden dan voor het onderzoeken van ongelukken of incidenten waarvoor een meldingsplicht geldt, tenzij:

- i) deze opnamen door de exploitant gebruikt worden voor uitsluitend luchtwaardigheids- of onderhoudsdoeleinden; of

- ii) deze opnamen niet-identificeerbaar gemaakt zijn; of

- iii) openbaring conform geheimhoudingsprocedures geschiedt.

OPS 1.165

Leasen

a) *Begripsbepalingen*

De in deze paragraaf gebruikte termen hebben de volgende betekenis.

1. Dry lease — hiervan is sprake als het vliegtuig geëxploiteerd wordt onder de VTV van de huurder.
2. Wet lease — hiervan is sprake als het vliegtuig geëxploiteerd wordt onder de VTV van de verhuurder.

b) Onderling leasen van vliegtuigen door exploitanten

1. Wet lease-out. Een exploitant die een vliegtuig en een complete bemanning levert aan een andere exploitant, en daarbij alle in subdeel C voorgeschreven functies en verantwoordelijkheden behoudt, blijft de exploitant van het vliegtuig.
2. Alle leasevormen behalve wet lease-out
 - i) Met uitzondering van het in subparagraaf b) 1 bepaalde dient een exploitant die een vliegtuig gebruikt van, of levert aan, een andere exploitant, van te voren toestemming voor deze operatie te verkrijgen van de Dienst waaronder hij ressorteert. Alle aan deze toestemming verbonden voorwaarden moeten in de lease-overeenkomst opgenomen worden.
 - ii) Alle elementen van lease-overeenkomsten welke goedgekeurd zijn door de Dienst, anders dan lease-overeenkomsten waarbij het gaat om een vliegtuig met complete bemanning en waarbij geen overdracht van functies en verantwoordelijkheden plaats zal vinden, dienen voor wat betreft het geleaste vliegtuig beschouwd te worden als afwijkingen op de VTV waaronder de vluchten plaatsvinden.

c) Leasen van vliegtuigen tussen een exploitant en een entiteit die geen exploitant is**1. Dry lease-in**

- i) Een exploitant mag geen „dry lease” nemen op een vliegtuig van een andere entiteit dan een andere exploitant, tenzij de Dienst hiervoor toestemming geeft. Alle aan deze toestemming verbonden voorwaarden moeten in de lease-overeenkomst opgenomen worden.
- ii) De exploitant dient ervoor te zorgen dat, met betrekking tot op „dry lease”-basis gehuurde vliegtuigen, de Dienst in kennis wordt gesteld van alle afwijkingen ten opzichte van de voorschriften in subdelen K en L en/of van de geldende aanvullende luchtwaardigheidsvoorschriften en dat deze afwijkingen aanvaardbaar zijn voor de Dienst.

2. Wet lease-in

- i) Een exploitant mag geen „wet lease” nemen op een vliegtuig van een andere entiteit dan een andere exploitant, tenzij de Dienst hiervoor toestemming geeft.
- ii) De exploitant dient ervoor te zorgen dat, met betrekking tot op „wet lease”-basis gehuurde vliegtuigen:
 - A) de veiligheidsnormen van de verhuurder met betrekking tot onderhoud en vluchtuitvoering gelijkwaardig zijn aan de JARs;
 - B) de verhuurder een exploitant is met een VTV uitgegeven door een staat die het Verdrag van Chicago ondertekend heeft;
 - C) het vliegtuig een standaard Bewijs van Luchtwaardigheid heeft, uitgegeven volgens bijlage 8 van het verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart;
 - D) alle vereisten welke door de Dienst van de huurder van toepassing worden verklaard, nageleefd worden.

3. Dry lease-out

Een exploitant mag een vliegtuig op „dry lease”-basis verhuren voor het uitvoeren van commercieel vervoer door de lucht aan elke exploitant uit een land dat het Verdrag van Chicago ondertekend heeft, mits aan de volgende voorwaarden voldaan wordt;

- A) de Dienst heeft de exploitant vrijstelling verleend van de betreffende bepalingen van OPS Deel 1 en heeft, nadat de buitenlandse regelgevende instantie schriftelijk de verantwoordelijkheid aanvaard heeft voor het toezicht op het onderhoud en het gebruik van het (de) vliegtuig(en), het vliegtuig geschrapt van diens VTV, en
- B) het vliegtuig wordt onderhouden volgens een goedgekeurd onderhoudsschema.

4. Wet lease-out

Een exploitant die een vliegtuig en een complete bemanning levert aan een andere entiteit, en daarbij alle in subdeel C voorgeschreven functies en verantwoordelijkheden behoudt, blijft de exploitant van het vliegtuig.

SUBDEEL C**VERLENING VAN VERGUNNINGEN TOT VLUCHTUITVOERING AAN EN TOEZICHT OP EXPLOITANTEN****OPS 1.175****Algemene regels voor verlening van vergunningen tot vluchtuitvoering**

Noot 1: Bijlage 1 bij deze paragraaf geeft een nadere omschrijving van de inhoud en voorwaarden van de Vergunning tot vluchtuitvoering (VTV).

Noot 2: Bijlage 2 bij deze paragraaf geeft een nadere omschrijving van de eisen met betrekking tot management en organisatie.

- a) De exploitant mag een vliegtuig niet gebruiken voor commercieel vervoer door de lucht anders dan krachtens, en in overeenstemming met, de voorwaarden en bepalingen van de Vergunning tot vluchtuitvoering (VTV).
- b) Een aanvrager van een VTV, of een afwijking op een VTV, dient de Dienst in staat te stellen alle veiligheidsaspecten van de voorgestelde vluchtuitvoering te onderzoeken.
- c) Een aanvrager van een VTV:
 1. mag niet in het bezit zijn van een VTV afgegeven door een andere Dienst tenzij hiervoor de uitdrukkelijke toestemming van de betrokken Diensten is verkregen;
 2. dient zijn hoofdzetel en, voor zover van toepassing, zijn statutaire zetel te hebben in de staat die verantwoordelijk is voor de afgifte van de VTV;
 3. dient tot genoegen van de Dienst aan te tonen dat hij in staat is op veilige wijze vluchten uit te voeren.
- d) Indien een exploitant in verscheidene lidstaten vliegtuigen heeft laten inschrijven, dienen passende maatregelen genomen te worden om ervoor te zorgen dat het toezicht op de veiligheid centraal uitgevoerd wordt door de Dienst die de VTV afgeeft.

- e) De exploitant is verplicht de Dienst toegang te verlenen tot zijn organisatie en vliegtuigen en dient met betrekking tot onderhoud ervoor te zorgen dat toegang verleend wordt aan alle geassocieerde en volgens JAR-145 erkende onderhoudsorganisaties, om vast te kunnen stellen of OPS te allen tijde nageleefd wordt.
- f) Een VTV zal gewijzigd, opgeschort of ingetrokken worden indien de Dienst er niet langer van overtuigd is dat de exploitant een veilige vluchtuitvoering kan garanderen.
- g) De exploitant dient te beschikken over een bestuurlijk stelsel dat in staat is om operationele leiding en toezicht uit te oefenen op elke vlucht die onder de bepalingen van zijn VTV uitgevoerd wordt.
- h) De exploitant dient een verantwoordelijke manager aangewezen te hebben die voor de Dienst aanvaardbaar is en die de bevoegdheid heeft zeker te stellen dat alle operationele en onderhoudsactiviteiten kunnen worden gefinancierd en uitgevoerd overeenkomstig de door de Dienst vereiste normen.
- i) De exploitant dient voor de Dienst aanvaardbare kaderpersoneel aangewezen te hebben die verantwoordelijk is voor:
1. vluchtuitvoering;
 2. het onderhoudssysteem;
 3. opleiding van de bemanning; en
 4. (technische en operationele) afhandeling op de grond.
- j) De exploitant dient ervoor te zorgen dat elke vlucht uitgevoerd wordt overeenkomstig de bepalingen van het vluchthandboek.
- k) De exploitant dient te zorgen voor geschikte grondafhandelingsfaciliteiten teneinde de veilige afhandeling van zijn vluchten te garanderen.
- l) De exploitant dient ervoor te zorgen dat zijn vliegtuigen en bemanningen naar behoren uitgerust resp. de juiste kwalificaties hebben voor de soort vluchtuitvoering en het gebied waarin deze plaatsvindt.
- m) De exploitant dient zich bij gebruik van alle onder zijn VTV vallende vliegtuigen te houden aan de in subdeel M omschreven onderhoudsvoorschriften.
- n) De exploitant dient aan de Dienst een exemplaar te verstrekken van het vluchthandboek als omschreven in subdeel P, en alle wijzigingen en herzieningen daarop/daarvan.
- o) De exploitant dient op de hoofdbasis operationele ondersteuningsfaciliteiten aan te houden die geschikt zijn voor de soort vluchtuitvoering en het gebied waarin deze plaatsvindt.
2. het onderhoudssysteem goedgekeurd is door de Dienst in overeenstemming met subdeel M; en
3. de exploitant tot genoegen van de Dienst aangetoond heeft dat hij in staat is om:
- i) een adequate organisatie op te zetten en in stand te houden;
 - ii) een kwaliteitssysteem op te zetten en in stand te houden in overeenstemming met OPS 1.0235;
 - iii) aan de vereiste opleidingsprogramma's te voldoen;
 - iv) aan de onderhoudseisen te voldoen, overeenstemmend met de aard en omvang van de beschreven vluchtuitvoering, met inbegrip van de relevante voorschriften in OPS 1.175 g) tot o); en
 - v) te voldoen aan OPS 1.175.
- b) De bepalingen van OPS 1.185 f) niettegenstaande dient de exploitant de Dienst zo snel mogelijk op de hoogte te stellen van wijzigingen in de informatie die verstrekt is uit hoofde van bovenstaande subparagraaf a).
- c) Indien de Dienst er niet van overtuigd is dat aan de eisen in bovenstaande subparagraaf a) voldaan is, kan de Dienst een of meer demonstratievluchten verlangen die uitgevoerd worden alsof het vluchten voor commercieel vervoer betreft.

OPS 1.185

Administratieve vereisten

- a) De exploitant dient bij de eerste aanvraag voor een VTV en, voorzover van toepassing, bij elke aanvraag voor wijziging of verlenging ervoor te zorgen dat de volgende informatie wordt verstrekt:
1. officiële naam en bedrijfsnaam, adres en postadres van de aanvrager;
 2. een beschrijving van de voorgestelde vluchtuitvoering;
 3. een beschrijving van de bestuurlijke organisatie;
 4. de naam van de verantwoordelijke manager;
 5. de namen van de belangrijkste staf- of kaderleden, waaronder diegenen die verantwoordelijk zijn voor vluchtuitvoering, het onderhoudssysteem, opleiding van de bemanning, en operationele activiteiten op de grond, alsmede hun kwalificaties en ervaring; en
 6. het vluchthandboek.
- b) Met betrekking tot het onderhoudssysteem van de exploitant dient de volgende informatie bij de eerste aanvraag voor een VTV en, voorzover van toepassing, bij elke aanvraag voor wijziging of verlenging en voor elk in te zetten vliegtuigtype verstrekt te worden:
1. de beschrijving van het onderhoudsbeleid;
 2. het (de) vliegtuigonderhoudsprogramma(s) van de exploitant;
 3. het technisch journaal;
 4. waar van toepassing, de technische specificaties van het (de) onderhoudscontract(en) tussen de exploitant en (een) onderhoudsorganisatie(s) die in overeenstemming met JAR-145 is (zijn) goedgekeurd;
 5. het aantal vliegtuigen.

OPS 1.180

Afgifte, wijziging en geldigheid van een VTV

- a) Aan een exploitant zal geen VTV, of een wijziging op een VTV, afgegeven worden, en die VTV zal niet geldig blijven, tenzij:
1. de vliegtuigen beschikken over een standaard Bewijs van luchtwaardigheid afgegeven door een lidstaat in overeenstemming met bijlage 8 van de Internationale Burgerluchtvaart Organisatie (ICAO);

- c) De aanvraag voor eerste afgifte van een VTV dient ten minste 91 dagen voor aanvang van de beoogde vluchtuitvoering ingediend te worden. Het vluchthandboek mag later ingediend worden, doch niet later dan 60 dagen voor aanvang van de beoogde vluchtuitvoering.
- d) De aanvraag voor een wijziging op een VTV dient ten minste 30 dagen voor de beoogde vluchtuitvoering ingediend te worden, tenzij anders overeengekomen.
- e) De aanvraag voor verlenging van een VTV dient ten minste 30 dagen voor het einde van de lopende geldigheids termijn ingediend te worden, tenzij anders overeengekomen.
- f) Behalve in uitzonderlijke omstandigheden, dient de Dienst ten minste 10 dagen van te voren op de hoogte gesteld te worden van een voorgenomen vervanging van een aangewezen functionaris.

Bijlage 1 bij OPS 1.175

Inhoud en voorwaarden van de Vergunning tot vluchtuitvoering

Een VTV vermeldt:

- a) de naam en vestigingsplaats (hoofdzetel) van de exploitant;
- b) de datum van afgifte en de geldigheids termijn;
- c) een beschrijving van de soorten vluchtuitvoering waarvoor vergunning is afgegeven;
- d) de vliegtuigtype(n) die ingezet mogen worden;
- e) de inschrijvingskenmerken van het (de) toegestane vliegtuig(en), met dien verstande dat de exploitant goedkeuring kan krijgen om de Dienst op een andere wijze in te lichten over de registratietekens van de vliegtuigen die onder zijn VTV gebruikt worden;
- f) de gebieden waar vluchtuitvoering is toegestaan;
- g) bijzondere beperkingen; en
- h) bijzondere toestemmingen/goedkeuringen, bv.:
 - CAT II/CAT III (met inbegrip van goedgekeurde minima);
 - (MNPS) Minimumprestatiespecificaties op het gebied van navigatie;
 - (ETOPS) Gebruik van tweemotorige vliegtuigen over langere afstanden;
 - (RNAV) Regionale navigatie;
 - (RVSM) (Verminderde verticale separatieminima); Verminderde verticale separatieminima;
 - Vervoer van gevaarlijke goederen.

Bijlage 2 bij OPS 1.175

Management en organisatie van een VTV-houder

a) Algemeen

- 1. De exploitant dient een degelijke en doeltreffende managementstructuur te hebben teneinde de veilige uitvoering van vluchten te garanderen. De aangewezen functionarissen dienen aantoonbare vakbekwaamheid te bezitten in de burgerluchtvaart.

- 2. In het kader van deze bijlage betekent „vakbekwaamheid” dat een persoon over voor de Dienst aanvaardbare en bij de functie passende technische kwalificaties en managementervaring beschikt.

b) Aangewezen functionarissen

- 1. Een beschrijving van de functies en verantwoordelijkheden van de aangewezen functionarissen, met inbegrip van hun namen, dient opgenomen te zijn in het vluchthandboek, en de Dienst schriftelijk op de hoogte gesteld te worden van alle voorgenomen of doorgevoerde wijzigingen in benoemingen of functies.
- 2. De exploitant dient zodanige maatregelen te treffen dat de continuïteit van het toezicht gegarandeerd is bij afwezigheid van aangewezen functionarissen.
- 3. De exploitant dient tot genoegen van de Dienst aan te tonen dat de managementorganisatie is afgestemd op en overeenkomt met het operationele netwerk en de omvang van de werkzaamheden.
- 4. Een door de houder van een VTV aangewezen functionaris mag niet als functionaris aangewezen worden door de houder van een ander VTV, tenzij de Dienst hiervoor toestemming geeft. De contractueel vastgelegde werktijden van aangewezen functionarissen dienen zodanig te zijn dat men in staat is de managementtaken te vervullen die bij de omvang en reikwijdte van de onderneming van de exploitant behoren.
- 5. Indien de Dienst hiermee akkoord gaat mag een en dezelfde persoon meer dan een van de aangewezen functies vervullen.

Noot: De vereisten met betrekking tot de benoeming van de aangewezen functionaris verantwoordelijk voor het onderhoudsysteem volgens OPS 1.175 i) 2 worden omschreven in OPS 1.895.

c) Geschiktheid van en toezicht op personeel

1. Bemanningsleden

De exploitant dient voor de geplande vlucht voldoende stuurhut- en kajuitpersoneel in te zetten, opgeleid en getest volgens de van toepassing zijnde bepalingen van subdeel N en subdeel O.

2. Grondpersoneel

- i) Het aantal personeelsleden op de grond is afhankelijk van de aard en de omvang van de vluchtuitvoering. Met name het personeel van de afdelingen voor vluchtuitvoering en afhandeling aan de grond dient goed opgeleid te zijn en goed doordrongen van hun verantwoordelijkheden binnen de organisatie.

- ii) De exploitant die andere organisaties inhuurt om bepaalde diensten te verlenen, blijft verantwoordelijk voor het handhaven van de juiste normen. In dergelijke omstandigheden dient een van de aangewezen functionarissen opdracht te krijgen erop toe te zien dat elke onderaannemer aan de vereiste normen voldoet.

3. Toezicht

- i) Het aantal aan te stellen toezichthouders hangt af van de bedrijfsstructuur van de exploitant en van het aantal personeelsleden. De taken en verantwoordelijkheden van deze toezichthouders dienen vastgelegd te worden, en hun eventuele vliegtaken dienen zodanig geregeld te worden dat zij hun verantwoordelijkheden op het gebied van toezicht kunnen uitoefenen.

- ii) Het toezicht op alle bemanningsleden dient uitgeoefend te worden door personen die over voldoende ervaring en de juiste karaktereigenschappen beschikken om te garanderen dat voldaan wordt aan de in het vluchthandboek vastgelegde normen.

d) *Werkruimte*

1. De exploitant dient ervoor te zorgen dat op elke basis van waaruit vluchten uitgevoerd worden, voldoende werkruimte aanwezig is voor het personeel dat betrokken is bij de vliegveiligheid. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de behoeften van het grondpersoneel en van het personeel betrokken bij de vluchtregeling, de opslag en terinzagelegging van essentiële gegevens, en vluchtplanning door bemanningen.
2. Het kantoorpersoneel dient in staat te zijn om instructies betreffende de vluchttuitvoering onverwijld aan alle betrokkenen te doen toekomen.

e) *Documentatie*

De exploitant dient regelingen te treffen voor de productie van handboeken, wijzigingen en andere documentatie.

SUBDEEL D

VLUCHTUITVOERINGSPROCEDURES

OPS 1.195

Vluchtregeling en toezicht op de vluchttuitvoering

De exploitant is verantwoordelijk voor de vluchtregeling en voor het instellen en ten uitvoer leggen van een door de Dienst goedgekeurde methode voor toezicht op de vluchttuitvoering.

OPS 1.200

Vluchthandboek

De exploitant dient in een vluchthandboek te voorzien, in overeenstemming met subdeel P, voor gebruik door en als leidraad voor het personeel dat met de vluchttuitvoering is belast.

OPS 1.205

Vakbekwaamheid van vluchttuitvoeringspersoneel

De exploitant dient ervoor te zorgen dat alle medewerkers die belast zijn met of direct betrokken zijn bij operationele activiteiten op de grond en in de lucht afdoende geïnstrueerd worden, dat is aangetoond dat zij in staat zijn de hun toegewezen taken uit te voeren, en dat zij zich bewust zijn van hun verantwoordelijkheden en de relatie van hun taken met de vluchttuitvoering als geheel.

OPS 1.210

Vaststelling van procedures

- a) De exploitant dient voor elk vliegtuigtype procedures en voorschriften vast te stellen met daarin een beschrijving van de taken van het grondpersoneel en de bemanningsleden bij alle soorten operationele activiteiten op de grond en in de lucht.
- b) De exploitant dient een systeem van controlelijsten in te stellen voor gebruik door bemanningsleden tijdens alle stadia van het gebruik van het vliegtuig onder normale en abnormale omstandigheden en noodomstandigheden, teneinde te garanderen dat de procedures in het vluchthandboek gevolgd worden.

- c) De exploitant mag niet van een bemanningslid verlangen dat hij tijdens kritieke fasen van de vlucht andere werkzaamheden verricht dan die, die vereist zijn voor het veilige gebruik van het vliegtuig.

OPS 1.215

Gebruik van Luchtverkeersdiensten

De exploitant dient ervoor te zorgen dat voor alle vluchten gebruik gemaakt wordt van Luchtverkeersdiensten, voor zover aanwezig.

OPS 1.220

Toestemming van de exploitant inzake het gebruik van luchtvaartterreinen

De exploitant mag alleen het gebruik van luchtvaartterreinen toestaan die geschikt zijn voor het betreffende vliegtuigtype en de betreffende soort vlucht.

OPS 1.225

Start- en landingsminima voor vleugelvliegtuigen

- a) De exploitant dient voor elk vertrek-, bestemmings- of uitwijkhaven, waarvan het gebruik toegestaan is volgens OPS 1.220, start- en landingsminima vast te stellen, welke bepaald worden in overeenstemming met OPS 1.430.
- b) Bij deze minima dient rekening te worden gehouden met eventuele door de Dienst opgelegde verhogingen van de opgegeven waarden.
- c) De minima voor een bepaald type naderings- en landingsprocedure worden geacht van toepassing te zijn indien:
 1. de grondapparatuur, vermeld op de kaart die voor de beoogde procedure is vereist, in werking is;
 2. de vliegtuigsystemen die zijn vereist voor het soort nadering in werking zijn;
 3. aan de vereiste prestatiecriteria van het vliegtuig is voldaan; en
 4. de bemanning dienovereenkomstig gekwalificeerd is.

OPS 1.230

Instrumentvertrek- en naderingsprocedures

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat de instrumentvertrek- en naderingsprocedures toegepast worden die zijn vastgesteld door de staat waarin het luchtvaartterrein is gelegen.
- b) Onverminderd het gestelde in bovenstaande subparagraaf a), mag een gezagvoerder met toestemming van de luchtverkeersleiding afwijken van een gepubliceerde vertrek- of aankomstroute, mits de criteria voor de hindernisvrije hoogte in acht worden genomen en volledig rekening wordt gehouden met de bedrijfsomstandigheden. De eindnadering dient visueel of volgens de vastgestelde instrumentnaderingsprocedure uitgevoerd te worden.
- c) Andere dan de volgens bovenstaande subparagraaf a) verplichte procedures mogen alleen door een exploitant worden gevolgd mits deze — voor zover nodig — zijn goedgekeurd door de staat waarin het luchtvaartterrein is gelegen, en door de Dienst zijn aanvaard.

OPS 1.235

Procedures ter beperking van geluidshinder

- a) De exploitant dient vluchtuitvoeringsprocedures vast te stellen ter beperking van geluidshinder tijdens instrumentvluchten overeenkomstig ICAO PANS OPS Deel 1 (Doc 8168-OPS/611).
- b) De startklimprocedures ter beperking van geluidshinder die door een exploitant worden vastgesteld voor een bepaald vliegtuigtype, dienen voor alle luchtvaartterreinen hetzelfde te zijn.

OPS 1.240

Vluchtuitvoeringsroutes en -gebieden

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat vluchtuitvoering alleen plaatsvindt langs die routes en binnen die gebieden waarvoor geldt dat:
1. alle voor de geplande vlucht benodigde grondvoorzieningen en -diensten, met inbegrip van meteorologische diensten, aanwezig zijn;
 2. de prestaties van het in te zetten vliegtuig van dien aard zijn dat voldaan kan worden aan de vereisten wat betreft minimumvlieghoogte;
 3. de uitrusting van het te gebruiken vliegtuig voldoet aan de minimumeisen voor de geplande vlucht;
 4. de benodigde kaarten beschikbaar zijn (zie OPS 1.135 a) 9);
 5. bij gebruik van tweemotorige vliegtuigen, er geschikte luchtvaartterreinen beschikbaar zijn binnen de tijds- en afstandsgrenzen als vermeld in OPS 1.245;
 6. bij gebruik van eenmotorige vliegtuigen, oppervlakken beschikbaar zijn waarop een veilige noodlanding kan worden uitgevoerd.
- b) De exploitant dient ervoor te zorgen dat vluchtuitvoering plaatsvindt in overeenstemming met alle door de Dienst opgelegde beperkingen met betrekking tot de vliegroutes en -gebieden.

OPS 1.241

Vluchtuitvoering binnen de grenzen van een luchtruim met Verminderde Verticale Separatieminima (RVSM))

De exploitant mag een vliegtuig niet gebruiken binnen de grenzen van een luchtruim waarvoor, op basis van een Regionale Luchtvaartnavigatieovereenkomst, een verticaal separatieminimum geldt van 300 m (1 000 voet), tenzij hiervoor toestemming is verkregen van de Dienst (RVSM-toestemming). (Zie ook OPS 1.872).

OPS 1.243

Vluchtuitvoering in gebieden met specifieke navigatieprestatie-eisen

De exploitant mag een vliegtuig niet gebruiken binnen gebieden, of binnen een omschreven deel van een specifiek luchtruim, waar op basis van Regionale Luchtvaartnavigatieovereenkomsten minimum-navigatieprestatiespecificaties zijn voorgeschreven, tenzij hiervoor toestemming is verleend door de Dienst (MNPS-/RNP-/RNAV-toestemming). (Zie ook OPS 1.865 c) 2 en OPS 1.870).

OPS 1.245

Maximale afstand tot een geschikt luchtvaartterrein voor tweemotorige vliegtuigen zonder ETOPS-toestemming

- a) Tenzij de Dienst hiervoor uitdrukkelijke toestemming verleent in overeenstemming met OPS 1.246 a) (ETOPS-toestemming), mag een

exploitant geen gebruik maken van een tweemotorig vliegtuig op een route waarvan enig punt verder verwijderd is van een geschikt luchtvaartterrein dan, in het geval van:

1. vliegtuigen in prestatieklasse A ofwel:

- i) waarvoor een maximaal toegestane passagierscapaciteit van 20 of meer geldt; of
- ii) waarvan de maximumstartmassa 45,360 kg of meer bedraagt,

de afstand die gevlogen wordt in 60 minuten bij de kruissnelheid met één uitgevallen motor, bepaald volgens onderstaande subparagraaf b);

2. vliegtuigen in prestatieklasse B of C:

- i) de afstand die in 120 minuten gevlogen wordt bij de kruissnelheid met één uitgevallen motor, bepaald volgens onderstaande subparagraaf b); of
- ii) 300 zeemijlen,

als dit minder is.

- b) De exploitant dient ten behoeve van de berekening van de afstand tot een geschikt luchtvaartterrein een snelheid vast te stellen voor elk tweemotorig vliegtuigtype of variant daarvan dat hij gebruikt, met een maximum van V_{MO} , gebaseerd op de werkelijke luchtsnelheid die het vliegtuig kan aanhouden met één uitgevallen motor onder de volgende omstandigheden.

1. De Internationale Standaardatmosfeer (ISA);

2. horizontale vlucht

- i) voor straalvliegtuigen:

A) op FL 170; of

B) op het maximale vliegniveau dat het vliegtuig, met één uitgevallen motor, kan bereiken en handhaven, gebruik makend van de bruto klamsnelheid vermeld in het vlieg-handboek,

als dit minder is.

- ii) voor propellervliegtuigen:

A) op 80; of

B) op het maximale vliegniveau dat het vliegtuig, met één uitgevallen motor, kan bereiken en handhaven, gebruik makend van de bruto klamsnelheid vermeld in het vlieg-handboek,

als dit minder is.

3. maximale continue stuwkracht of vermogen op de overgebleven werkende motor;

4. een vliegtuigmassa niet lager dan die welke volgt uit:

- i) start op zeeniveau bij maximumstartmassa; en
- ii) stijgvlucht met alle motoren werkend tot de optimale lange-afstandskruishoogte; en
- iii) kruisvlucht met alle motoren werkend op de lange-afstandskruissnelheid op deze hoogte,

totdat de tijd die verstreken is sinds de start gelijk is aan de toepasselijke drempelwaarde voorgeschreven in bovenstaande subparagraaf a).

c) De exploitant dient ervoor te zorgen dat de volgende gegevens, specifiek voor elk type of elke variant, in het vluchthandboek zijn opgenomen:

1. de kruissnelheid met één uitgevallen motor, bepaald volgens bovenstaande subparagraaf b); en
2. de maximale afstand tot een geschikt luchtvaartterrein zoals voorschreven in bovenstaande subparagraaf a) en b).

Noot: de bovengenoemde snelheden en hoogtes (vliegniveaus) zijn alleen bedoeld voor gebruik bij het vaststellen van de maximale afstand tot een geschikt luchtvaartterrein.

OPS 1.246

Gebruik van tweemotorige vliegtuigen over langere afstanden (ETOPS)

- a) De exploitant mag bij de uitvoering van vluchten de in OPS 1.245 bepaalde drempelafstand niet overschrijden, tenzij hiervoor toestemming is verleend door de Dienst (ETOPS-toestemming).
- b) Alvorens een ETOPS-vlucht uit te voeren, dient een exploitant ervoor te zorgen dat een geschikt ETOPS en-route-uitwijkhaven beschikbaar is binnen ofwel de goedgekeurde uitwijktijd ofwel een uitwijktijd gebaseerd op de uit de MUL voortvloeiende inzetbaarheidsstatus van het vliegtuig, indien deze korter is. (Zie ook OPS 1.297 d).)

OPS 1.250

Bepaling van minimumvlieghoogtes

- a) De exploitant dient voor alle te vliegen routesegmenten minimumvlieghoogtes vast te stellen, alsmede de methoden om die hoogtes te bepalen, zodanig dat de vereiste hoogtemarge boven het terrein gewaarborgd is, rekening houdend met de bepalingen van Subdelen F tot en met I.
- b) De methode voor het vaststellen van de minimumvlieghoogtes dient te worden goedgekeurd door de Dienst.
- c) Indien de minimumvlieghoogtes zoals vastgesteld door de staten waarover gevlogen wordt hoger zijn dan de door de exploitant vastgestelde, dienen de eerste (hogere) waarden te worden aangehouden.
- d) Bij het vaststellen van minimumvlieghoogtes dient een exploitant rekening te houden met de volgende factoren:
 - 1) de nauwkeurigheid waarmee de positie van het vliegtuig kan worden bepaald;
 - 2) de vermoedelijke afwijkingen in de aanwijzingen van de gebruikte hoogtemeters;
 - 3) de eigenschappen van het terrein (bv. abrupte veranderingen in hoogte) langs de routes of in de omgeving waar vluchten zullen plaatsvinden;
 - 4) de waarschijnlijkheid van ongunstige weersomstandigheden onderweg (bv. zware turbulentie en neerwaartse luchtstromen); en
 - 5) eventuele onnauwkeurigheden in luchtvaartkaarten.
- e) Bij de uitvoering van de bepalingen in bovenstaande subparagraaf d) dient de nodige aandacht te worden besteed aan:
 - 1) correcties van temperatuur- en drukwaarden die afwijken van de standaardwaarden;

2) de eisen van de verkeersleiding; en

3) onvoorziene omstandigheden langs de geplande route.

OPS 1.255

Brandstofbeleid

- a) De exploitant dient een brandstofbeleid vast te stellen ten behoeve van de vluchtplanning en het wijzigen van het vliegplan tijdens de vlucht, teneinde te garanderen dat op elke vlucht voldoende brandstof meegevoerd wordt voor de geplande uitvoering alsmede een reserve voor eventuele wijzigingen van de geplande uitvoering.
- b) De exploitant dient ervoor te zorgen dat de planning van vluchten uitsluitend is gebaseerd op:
 - 1) procedures en gegevens vermeld in of afgeleid van het vluchthandboek of de meest recente, vliegtuig-specifieke gegevens; en
 - 2) de omstandigheden waaronder de vlucht zal plaatsvinden, met inbegrip van:
 - i) werkelijkheidsgetrouwe gegevens over het brandstofverbruik van het vliegtuig;
 - ii) de verwachte massa's;
 - iii) de verwachte weersomstandigheden; en
 - iv) de procedures en restricties van de Luchtverkeersdiensten.
- c) De exploitant dient ervoor te zorgen dat er bij de aan de vlucht voorafgaande berekening van de bruikbare brandstof die voor de vlucht nodig is rekening wordt gehouden met:
 - 1) brandstof voor het taxiën;
 - 2) brandstof voor de vlucht;
 - 3) reservebrandstof, bestaande uit:
 - i) brandstof voor onvoorziene omstandigheden;
 - ii) uitwijkbrandstof, indien een uitwijkbestemming voorgeschreven is (waarbij niet is uitgesloten dat het luchtvaartterrein van vertrek gekozen wordt als het bestemmings-uitwijkhaven);
 - iii) eindreservebrandstof; en
 - iv) aanvullende brandstof, indien deze voorgeschreven is voor de soort vluchtuitvoering (bv. ETOPS); en
 - 4) extra brandstof indien de gezagvoerder dit nodig acht.
- d) De exploitant dient ervoor te zorgen dat, wanneer een vlucht een andere route moet nemen of naar een andere eindbestemming moet vliegen dan oorspronkelijk gepland en het vliegplan derhalve tijdens de vlucht moet worden gewijzigd, de procedures voor het berekenen van de benodigde bruikbare brandstof de volgende componenten omvatten:
 - 1) brandstof voor de rest van de vlucht;
 - 2) reservebrandstof, bestaande uit:
 - i) brandstof voor onvoorziene omstandigheden;
 - ii) uitwijkbrandstof, indien een bestemmings-uitwijkhaven voorgeschreven is (waarbij niet is uitgesloten dat het luchtvaartterrein van vertrek gekozen wordt als bestemmings-uitwijkhaven);

iii) eindreservebrandstof; en

iv) aanvullende brandstof, indien deze voorgeschreven is voor de soort vluchtuitvoering (bv. ETOPS); en

3) extra brandstof indien de gezagvoerder dit nodig acht.

OPS 1.260

Vervoer van personen met verminderde mobiliteit

- a) De exploitant dient procedures vast te stellen voor het vervoer van Personen met Verminderde Mobiliteit (PVM's).
- b) De exploitant dient ervoor te zorgen dat PVM's geen stoelen toegewezen krijgen, of bezetten, waar hun aanwezigheid:
1. de bemanning kan hinderen in hun werkzaamheden;
 2. de toegang tot nooduitrusting kan versperren; of
 3. de ontruiming van het vliegtuig in noodsituaties kan belemmeren.
- c) De gezagvoerder dient te worden geïnformeerd over alle aan boord te vervoeren PVM's.

OPS 1.265

Vervoer van passagiers die de toegang tot een land ontzegd zijn, het land uitgezet worden, of onder arrest staan

De exploitant dient procedures vast te stellen voor het vervoer van passagiers die de toegang tot een land ontzegd zijn, het land uitgezet worden, of onder arrest staan, teneinde de veiligheid van het vliegtuig en de inzittenden te garanderen. De gezagvoerder dient op de hoogte gesteld te worden van het feit dat dergelijke personen aan boord zullen komen.

OPS 1.270

Stouwen van bagage en vracht

(Zie bijlage 1 bij OPS 1.270)

- a) De exploitant dient procedures vast te stellen teneinde te garanderen dat geen handbagage aan boord van een vliegtuig en in de passagierscabine wordt gebracht anders dan bagage die adequaat en veilig kan worden gestouwd.
- b) De exploitant dient procedures vast te stellen teneinde te garanderen dat alle aan boord aanwezige bagage en vracht, welke bij verschuiving verwondingen of schade zou kunnen veroorzaken of looppaden en uitgangen zouden kunnen blokkeren, in bergruimtes worden geplaatst die zijn ontworpen om verplaatsing te voorkomen.

OPS 1.280

Zitplaatsen voor passagiers

De exploitant dient procedures vast te stellen teneinde te garanderen dat passagiers op zodanige plaatsen zitten dat zij, in het geval dat noodevacuatie nodig is, zoveel mogelijk bij kunnen dragen tot de ontruimingen van het vliegtuig en deze niet hinderen.

OPS 1.285

Voorlichting van passagiers

De exploitant dient ervoor te zorgen dat:

a) Algemeen

1. de passagiers mondeling worden voorgelicht over veiligheidsaangelegenheden; deze voorlichting mag geheel of gedeeltelijk plaatsvinden door middel van een audiovisuele presentatie;
2. aan de passagiers een kaart met veiligheidsaanwijzingen wordt verstrekt, waarop de werking van de nooduitrusting en nooduitgangen waarvan passagiers waarschijnlijk gebruik zouden kunnen maken, uitgebeeld wordt;

b) Voor de start

1. de passagiers worden ingelicht omtrent de volgende zaken, indien van toepassing:
 - i) de rookvoorschriften;
 - ii) rugleuning van de stoel in verticale positie en klaptafel ingeklapt;
 - iii) plaats van nooduitgangen;
 - iv) plaats en gebruik van vloernabije vluchtroutemarkeringen;
 - v) stouwen van handbagage;
 - vi) restricties op het gebruik van draagbare elektronische apparaten; en
 - vii) plaats en inhoud van de kaart met veiligheidsaanwijzingen, en
2. de passagiers een demonstratie krijgen van de volgende zaken:
 - i) het gebruik van veiligheidsgordels en/of veiligheidstuigen, met inbegrip van het sluiten en openen daarvan;
 - ii) de plaats en gebruik van zuurstofapparatuur indien het meevoeren hiervan is vereist (zie OPS 1.770 en OPS 1.775). De passagiers moeten ook worden geïnstrueerd om alle rookwaren te doven wanneer zuurstof wordt gebruikt; en
 - iii) plaats en gebruik van zwemvesten indien het meevoeren hiervan is vereist (zie OPS 1.825);

c) Na de start

de passagiers worden herinnerd aan de volgende zaken, indien van toepassing:

- i) de rookvoorschriften; en
- ii) het gebruik van veiligheidsgordels en/of -tuigen;

d) Voor de landing

de passagiers worden herinnerd aan de volgende zaken, indien van toepassing:

- i) de rookvoorschriften;
- ii) het gebruik van veiligheidsgordels en/of -tuigen;
- iii) rugleuning van de stoel in verticale positie en klaptafel ingeklapt;
- iv) opnieuw stouwen van handbagage; en
- v) restricties op het gebruik van draagbare elektronische apparaten;

e) *Na de landing*

de passagiers worden herinnerd aan de volgende zaken:

- i) de rookvoorschriften; en
 - ii) het gebruik van veiligheidsgordels en/of -tuigen;
- f) bij een noodtoestand tijdens de vlucht, de passagiers worden ingelicht omtrent de juiste handelwijze in de gegeven situatie.

OPS 1.290

Vluchtvoorbereiding

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat voor elke beoogde vlucht een navigatieplan wordt ingevuld.
- b) De gezagvoerder mag alleen aan een vlucht beginnen als hij zich ervan heeft overtuigd dat:
 - 1. het vliegtuig luchtwaardig is;
 - 2. de configuratie van het vliegtuig in overeenstemming is met de configuratie-afwijklingslijst (CDL);
 - 3. het vliegtuig is voorzien van de instrumenten en uitrusting die door subdelen K en L voor de uit voeren vlucht worden voorgeschreven;
 - 4. de instrumenten en uitrusting in bedrijfsklare toestand verkeren, tenzij anders voorgeschreven in de MUL;
 - 5. de voor de uitvoering van de vlucht voorgeschreven delen van het vluchthandboek aanwezig zijn;
 - 6. de krachtens OPS 1.125 en OPS 1.135 voorgeschreven documenten, aanvullende informatie en formulieren aan boord zijn;
 - 7. men beschikt over de meest recente kaarten en bijbehorende documenten of gelijkwaardige gegevens die nodig zijn voor de geplande vlucht van het vliegtuig, met inbegrip van alle in redelijkheid te verwachten afwijkingen van de koers;
 - 8. de faciliteiten en diensten op de grond die vereist zijn voor de geplande vlucht, aanwezig en toereikend zijn;
 - 9. voor de geplande vlucht kan worden voldaan aan de bepalingen van het vluchthandboek met betrekking tot brandstof, olie en zuurstofvoorraden, laagste veilige hoogten, start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen en beschikbaarheid van uitwijkhavens, indien vereist;
 - 10. de lading juist verdeeld is en veilig gesjord;
 - 11. de massa van het vliegtuig, aan het begin van de startaanloop, zodanig zal zijn dat de vlucht kan worden uitgevoerd met inachtneming van het in subdelen F t/m I bepaalde, voor zover van toepassing; en
 - 12. kan worden voldaan aan alle operationele beperkingen naast die welke zijn vermeld in bovenstaande subparagrafen 9 en 11.

OPS 1.295

Keuze van luchtvaartterreinen

- a) De exploitant dient procedures vast te stellen om ervoor te zorgen dat, bij het plannen van een vlucht, het kiezen van een bestem-

mings- of uitwijkhavens in overeenstemming met OPS 1.220 geschiedt.

- b) De exploitant dient in het navigatieplan een startuitwijkhaven te kiezen en te vermelden voor het geval de weersomstandigheden of de prestatie van het vliegtuig het onmogelijk maken om terug te keren naar het luchtvaartterrein van vertrek. Het startuitwijkhaven dient te liggen binnen:

- 1. voor tweemotorige vliegtuigen, ofwel:

- i) één uur vliegtijd met één uitgevallen motor bij de daarvoor in het vlieghandboek aangegeven kruissnelheid in standaard windstille omstandigheden op basis van de werkelijke startmassa; of
- ii) twee uur, of de goedgekeurde ETOPS-uitwijktijd als deze minder is, met één uitgevallen motor bij de daarvoor in het vlieghandboek aangegeven kruissnelheid in standaard windstille omstandigheden voor vliegtuigen en bemanningen die voor ETOPS zijn goedgekeurd; of

- 2. voor drie- of viermotorige vliegtuigen, twee uur vliegtijd met één uitgevallen motor bij de daarvoor in het vlieghandboek aangegeven kruissnelheid in standaard windstille omstandigheden op basis van de werkelijke startmassa; of

- 3. indien het vlieghandboek geen kruissnelheid met één uitgevallen motor aangeeft, dient voor de berekening die snelheid te worden gebruikt die met de andere motor(en) op maximum-duurvermogen wordt bereikt.

- c) De exploitant dient ten minste één bestemmingsuitwijkhaven te kiezen voor elke IFR-vlucht, tenzij:

- 1. zowel:

- i) de duur van de geplande vlucht van start tot landing niet meer dan zes uur bedraagt; als
- ii) op de bestemming twee afzonderlijke banen beschikbaar zijn en de heersende weersomstandigheden zodanig zijn dat, voor de periode van één uur voor tot één uur na de verwachte aankomsttijd, de nadering vanaf de betreffende laagste sectorhoogte en de landing kunnen worden uitgevoerd onder zichtweersomstandigheden (VMC)

of

- 2. de bestemming geïsoleerd ligt en geen bruikbaar bestemmingsuitwijkhaven beschikbaar is.

- d) De exploitant dient twee bestemmingsuitwijkhavens te selecteren wanneer de voor de bestemming van toepassing zijnde weersberichten of -voorspellingen of een combinatie daarvan aangeven dat:

- 1. gedurende een periode van één uur voor tot één uur na de verwachte aankomsttijd de weersomstandigheden minder zijn dan de toepasselijke planningsminima; of

- 2. als geen meteorologische informatie beschikbaar is.

- e) De exploitant dient de vereiste uitwijkhaven(s) in het navigatieplan te vermelden.

OPS 1.297

Planningsminima voor IFR-vluchtena) *Planningsminima voor startuitwijkhavens.*

De exploitant mag een luchtvaartterrein alleen als startuitwijkhaven kiezen als de toepasselijke weerberichten of -voorspellingen of een combinatie daarvan aangeven dat, gedurende een periode van één uur voor tot één uur na de verwachte aankomsttijd op het terrein, de weersomstandigheden gelijk aan of beter zullen zijn dan de toepasselijke, in OPS 1.225 omschreven landingsminima. Als de enige beschikbare naderingen niet-precisie- en/of circuitnaderingen zijn, dient rekening gehouden te worden met de wolkenbasis. Er dient rekening te worden gehouden met alle beperkingen die voortvloeien uit het vliegen met één uitgevallen motor.

b) *Planningsminima voor bestemmingshavens en bestemmingsuitwijkhavens.*

Een exploitant mag een luchtvaartterrein alleen als bestemmingshaven en/of bestemmingsuitwijkhaven kiezen als de toepasselijke weerberichten of voorspellingen of een combinatie daarvan aangeven dat, gedurende een periode van één uur voor tot één uur na de verwachte aankomsttijd op het terrein, de weersomstandigheden gelijk aan of beter zullen zijn dan de benedengenoemde toepasselijke planningsminima.

1. Planningsminima voor een bestemmingsterrein:

i) zichtbare baanlengte (RVR)/zicht zoals bepaald in overeenstemming met OPS 1.225; en

ii) voor een niet-precisienadering of een circuitnadering, de wolkenbasis op of boven MDH; en

2. planningsminima voor bestemmingsuitwijkhaven(s):

Tabel 1

Planningsminima — En-route- en bestemmingsuitwijkhavens

Soort nadering	Planningsminima
Cat II en III	Cat I (noot 1)
Cat I	Niet-precisie (noot 1 & 2)
Niet-precisie	Niet-precisie (noot 1 & 2) plus 200 voet/1 000 m
Circuitnadering	Circuitnadering

Noot 1: RVR

Noot 2: De wolkenbasis moet op of boven de MDH liggen.

c) *Planningsminima voor een en-route-uitwijkhaven.*

De exploitant mag een luchtvaartterrein alleen als en-route-uitwijkhaven kiezen als de toepasselijke weerberichten of voorspellingen of een combinatie daarvan aangeven dat, gedurende een periode van één uur voor tot één uur na de verwachte aankomsttijd op het terrein, de weersomstandigheden gelijk aan of beter zullen zijn dan de planningsminima volgens bovenstaande tabel 1.

d) *Planningsminima voor een ETOPS-en-route-uitwijkhaven.*

De exploitant mag een luchtvaartterrein alleen als ETOPS-en-route-uitwijkhaven kiezen als de toepasselijke weerberichten of -voorspellingen of een combinatie daarvan aangeven dat, gedurende een periode van één uur voor tot één uur na de verwachte aankomsttijd op het terrein, de weersomstandigheden gelijk aan of beter zullen zijn dan de planningsminima volgens onderstaande tabel 2, en in overeenstemming met de ETOPS-toestemming van de exploitant.

Tabel 2

Planningsminima — ETOPS

Soort Nadering	Planningsminima	
(Zichtbare baanlengte/vereiste zicht & wolkenbasis indien van toepassing)		
	LUCHTVAARTTERREIN MET	
	ten minste twee aparte naderingsprocedures gebaseerd op twee aparte hulpmiddelen gericht op twee aparte banen (zie IEM OPS 1.295 cc) i) ii))	ten minste twee aparte naderingsprocedures gebaseerd op twee aparte hulpmiddelen op een enkele baan of, ten minste één naderingsprocedure op basis van één hulpmiddel op een enkele baan
Precisienadering Cat II, III (ILS, MLS)	Minima voor Precisienadering Cat I	Minima voor niet-precisienadering
Precisienadering Cat I (ILS, MLS)	Minima voor niet-precisienadering	Minima voor circuitnadering of, indien niet beschikbaar, minima voor niet-precisienadering plus 200 ft/1 000 m
Niet-precisienadering	De laagste van: minima voor niet-precisienadering plus 200 ft/1 000 m, of minima voor circuitnadering	De hoogste van: minima voor circuitnadering of minima voor niet-precisienadering plus 200 ft/1 000 m
Circuitnadering	Minima voor circuitnadering	

OPS 1.300

Indienen van een ATS-vliegplan

De exploitant dient ervoor te zorgen dat alleen aan een vlucht wordt begonnen als een ATS-vliegplan is ingediend, of adequate informatie is aangeleverd zodat alarmeringsdiensten, indien noodzakelijk, kunnen worden geactiveerd.

OPS 1.305

Bijtanken/leegpompen terwijl de passagiers aan boord gaan, aan boord zijn of van boord gaan

(Zie bijlage 1 bij OPS 1.305)

De exploitant dient ervoor te zorgen dat een vliegtuig niet bijgetankt of leeggepompt wordt terwijl de passagiers aan boord gaan, aan boord zijn of van boord gaan, als Avgas of „wide-cut” brandstof (bv. Jet-B of gelijkwaardig) wordt gebruikt, of een mengsel van deze brandstofsoorten kan ontstaan. In alle andere gevallen dienen de nodige voorzorgsmaatregelen te worden genomen en dient het vliegtuig naar behoren te zijn bemand met gekwalificeerd personeel dat in staat is om een eventuele ontruiming van het vliegtuig op de meest praktische en snelle wijze te initiëren en leiden.

OPS 1.307

Bijtanken met/Leegpompen van „wide-cut” brandstof

De exploitant dient procedures vast te stellen voor het bijtanken met/leegpompen van „wide-cut” brandstof (bv. Jet-B of gelijkwaardig) indien dit nodig is.

OPS 1.310

Bemanningsleden op hun werkpleka) *Leden van het stuurhutpersoneel*

1. Gedurende de start en landing dient elk lid van de stuurhutbemanning dat stuurhutdienst heeft, op zijn werkplek te zijn.
2. Gedurende alle andere stadia van de vlucht dient elk lid van de stuurhutbemanning dat stuurhutdienst heeft op zijn post te zijn, tenzij zijn afwezigheid noodzakelijk is voor het uitvoeren van zijn vluchttuitvoerinstaken, of om fysiologische redenen, mits te allen tijde ten minste één voldoende gekwalificeerde piloot aan de stuurorganen van het vliegtuig blijft.

b) *Kajuitpersoneel*

De vereiste leden van het kajuitpersoneel dienen, op alle dekken van het vliegtuig waar passagiers aanwezig zijn, tijdens de start, de landing en wanneer dit noodzakelijk wordt geacht door de gezagvoerder in het belang van de veiligheid op de hun toegewezen werkplekken gezeten te zijn.

OPS 1.315

Hulpmiddelen voor noodevacuatie

De exploitant dient procedures vast te stellen om ervoor te zorgen dat vóór het taxiën, de start en de landing, en wanneer dit veilig en praktisch is, een automatisch in werking tredend hulpmiddel voor noodevacuatie in gebruiksgereede toestand verkeert.

OPS 1.320

Stoelen, veiligheidsgordels en -tuigena) *Bemanningsleden*

1. Gedurende de start en de landing, alsmede wanneer dit door de gezagvoerder noodzakelijk wordt geacht in het belang van de veiligheid, dient elk bemanningslid op gepaste wijze gebruik te maken van alle daartoe aangewezen veiligheidsgordels en -tuigen.
2. Gedurende andere stadia van de vlucht dient elk op de eigen werkplek gezeten lid van de stuurhutbemanning in de stuurhut zijn veiligheidsgordel om te houden.

b) *Passagiers*

1. Vóór de start en de landing, en tijdens het taxiën, alsmede wanneer dit noodzakelijk wordt geacht in het belang van de veiligheid, dient de gezagvoerder ervoor te zorgen dat alle aan boord aanwezige passagiers op stoelen zitten of op ligplaatsen liggen met naar behoren vastgemaakte veiligheidsgordel of, voor zover aanwezig, veiligheidstuig.
2. De exploitant dient voorzieningen te treffen voor bezetting van vliegtuigstoelen door meerdere personen, en de gezagvoerder dient erop toe te zien dat dit alleen wordt toegestaan op specifieke stoelen en alleen geschiedt door één volwassene en één zuigeling dat naar behoren wordt omgord door een aanvullende lusgordel of ander beveiligingsmiddel.

OPS 1.325

Veiligheid in de passagierscabine en boordkeuken(s)

- a) De exploitant dient procedures vast te stellen om ervoor te zorgen dat vóór het taxiën, de start en de landing alle uitgangen en vluchtroutes vrij van belemmeringen zijn.
- b) De gezagvoerder dient ervoor te zorgen dat vóór de start en de landing, alsmede wanneer dit noodzakelijk wordt geacht in het belang van de veiligheid, alle uitrusting en bagage naar behoren wordt geborgen.

OPS 1.330

Toegankelijkheid van nooduitrusting

De gezagvoerder dient ervoor te zorgen dat de relevante nooduitrusting gemakkelijk toegankelijk blijft, om direct inzetbaar te zijn.

OPS 1.335

Roken aan boord

De gezagvoerder dient ervoor te zorgen dat het niemand aan boord wordt toegestaan te roken:

1. wanneer dit in verband met de veiligheid noodzakelijk wordt geacht;
2. zolang het vliegtuig op de grond staat, tenzij specifieke vrijstelling van dit verbod wordt verleend, in overeenstemming met de in het vluchthandboek vastgelegde procedures;
3. buiten de aangewezen rookzones, in het (de) gangpad(en) en in het (de) toilet(ten);
4. in vrachtcompartimenten en/of andere ruimten waarin vracht wordt vervoerd die niet is opgeborgen in vlambestendige houders of is afgedekt met vlambestendig canvas; en
5. in die ruimten van de kajuit waar zuurstof wordt verstrekt.

OPS 1.340

Weersomstandigheden

- a) Op een IFR-vlucht mag een gezagvoerder niet:

1. aan de start beginnen; noch
2. verder vliegen dan het punt vanaf waar een herzien vliegplan geldt indien het vliegplan tijdens de vlucht wordt gewijzigd,

tenzij informatie beschikbaar is waaruit blijkt dat de verwachte weersomstandigheden op het bestemmingsterrein en/of de in OPS 1.295 voorgeschreven uitwijkhaven(s) gelijk aan of beter zijn dan de planningsminima voorgeschreven in OPS 1.297.

- b) Op een IFR-vlucht mag een gezagvoerder niet verder vliegen dan:

1. het beslissingspunt, als de beslissingspuntprocedure wordt gevolgd; of
2. het vooraf bepaalde punt, wanneer de procedure met vooraf bepaald punt wordt gevolgd,

tenzij informatie beschikbaar is waaruit blijkt dat de verwachte weersomstandigheden op het bestemmingsterrein en/of de in OPS 1.295 voorgeschreven uitwijkhaven(s) gelijk aan of beter zijn dan de toepasselijke start- en landingsminima voor deze terreinen zoals voorgeschreven in OPS 1.225.

- c) Op een IFR-vlucht mag een gezagvoerder niet doorvliegen naar het geplande bestemmingsterrein tenzij uit de meest recente beschikbare informatie blijkt dat op de verwachte aankomsttijd de weersomstandigheden op de bestemming, of ten minste op één bestemmings-uitwijkhaven, gelijk aan of beter zijn dan de toepasselijke start- en landingsminima voor deze terreinen.

- d) Op een VFR-vlucht mag een gezagvoerder niet aan de start beginnen tenzij uit de meest recente weerberichten, of combinatie van berichten en verwachtingen, blijkt dat de weersomstandigheden langs de route, of dat deel van de route dat onder VFR gevlogen wordt, op de toepasselijke tijdstippen zodanig zullen zijn dat aan deze voorschriften kan worden voldaan.

OPS 1.345

Ijs en andere verontreinigingen

- a) De exploitant dient procedures vast te stellen voor eventuele bestrijding van ijs(vorming) op de grond en aan het vliegtuig en voor de bijbehorende inspecties van het (de) vliegtuig(en).
- b) De gezagvoerder mag niet aan de start beginnen tenzij de buitenoppervlakken vrij zijn van elke aanslag welke de prestaties en/of de bestuurbaarheid van het vliegtuig negatief zou kunnen beïnvloeden, behalve voor zover toegestaan in het vlieghandboek.
- c) De gezagvoerder mag niet aan een vlucht beginnen onder omstandigheden waarin ijsvorming geconstateerd of te verwachten is, tenzij het vliegtuig uitgerust is om aan zulke omstandigheden het hoofd te bieden, en hiervoor een vergunning is verleend.

OPS 1.350

Brandstof- en olievoorraad

De gezagvoerder mag niet aan een vlucht beginnen tenzij hij ervan overtuigd is dat het vliegtuig ten minste de geplande hoeveelheid brandstof en olie aan boord heeft om de vlucht veilig te kunnen voltooien, rekening houdend met de verwachte bedrijfsomstandigheden.

OPS 1.355

Startomstandigheden

Alvorens aan een start te beginnen dient een gezagvoerder zich ervan te overtuigen dat, volgens de hem ter beschikking staande informatie, het weer op het luchtvaartterrein en de toestand van de te gebruiken startbaan een veilige start en vertrek niet in de weg staan.

OPS 1.360

Toepassing van startminima

Alvorens aan een start te beginnen dient een gezagvoerder zich ervan te overtuigen dat de zichtbare baanlengte (RVR) of het zicht in de startrichting van het vliegtuig gelijk is aan of beter is dan het van toepassing zijnde minimum.

OPS 1.365

Laagste vlieghoogtes

De gezagvoerder of de piloot aan wie de uitvoering van de vlucht is gedelegeerd mag niet beneden vastgestelde laagste vlieghoogtes vliegen, behalve wanneer nodig voor de start of de landing.

OPS 1.370

Nabootsing van abnormale situaties tijdens de vlucht

De exploitant dient procedures vast te stellen om te voorkomen dat abnormale of noodsituaties welke de toepassing vereisen van enkele of alle procedures voor abnormale of noodsituaties en kunstmatige simulatie van IMC, tijdens commerciële vluchten worden nagebootst.

OPS 1.375

Brandstofbeheer tijdens de vlucht

(Zie bijlage 1 bij OPS 1.375)

- a) De exploitant dient een procedure vast te stellen om ervoor te zorgen dat tijdens de vlucht brandstofcontroles worden uitgevoerd en de brandstofvoorraden worden beheerd.
- b) Een gezagvoerder dient erop toe te zien dat de hoeveelheid tijdens de vlucht aanwezige, bruikbare brandstof niet minder is dan de hoeveelheid brandstof die is vereist om door te vliegen naar een luchtvaartterrein waar een veilige landing kan worden gemaakt met behoud van de eindreservebrandstof.
- c) De gezagvoerder dient de noodtoestand af te kondigen wanneer de werkelijke bruikbare brandstof aan boord minder is dan de eindreservebrandstof.

OPS 1.385

Gebruik van aanvullende zuurstof

Een gezagvoerder dient ervoor te zorgen dat leden van de stuurhutbemanning die bezig zijn met taken die essentieel zijn voor het veilig functioneren van het vliegtuig tijdens de vlucht, voortdurend aanvullende zuurstof gebruiken wanneer de kajuthoogte hoger is dan 10 000 voet gedurende een periode van meer dan 30 minuten en wanneer de kajuthoogte hoger is dan 13 000 voet.

OPS 1.390

Kosmische stralinga) *Actief toezicht*

1. De exploitant mag een vliegtuig niet gebruiken boven 15 000 m (49 000 voet) tenzij de in OPS 1.680 vermelde uitrusting gebruiksklaar is, en
2. de gezagvoerder of de piloot aan wie de uitvoering van de vlucht is gedelegeerd, dient zo snel mogelijk een daalvlucht in te zetten zodra de in het vluchthandboek vermelde grenswaarden worden overschreden.

b) *Passief toezicht*

De exploitant dient rekening te houden met de mate waarin leden van de stuurhut- en kajuitbemanning blootstaan aan kosmische straling en dient, voor diegenen van wie de blootstelling naar verwachting meer dan 1 mSv per jaar zal bedragen:

1. een schatting te maken van de blootstelling;
2. hun werkrooster, voor zover mogelijk, zo op te stellen dat de blootstelling minder dan 6 mSv per jaar bedraagt;
3. hen te informeren over de gezondheidsrisico's die zijn verbonden aan de vermoedelijk op te lopen dosis;
4. erop toe te zien dat vrouwelijke bemanningsleden die in verwachting zijn en dit bij de exploitant hebben gemeld, zo ingedeeld worden dat de equivalente dosis die de foetus oploopt zo laag blijft als redelijkerwijs mogelijk en in elk geval niet meer bedraagt dan 1 mSv gedurende de rest van de zwangerschap;
5. erop toe te zien dat wanneer de blootstelling naar verwachting meer zal bedragen dan 6 mSv per jaar, een register wordt bijgehouden voor elk betrokken lid van de stuurhut- of kajuitbemanning, en dat passende medische controles worden gehouden.

OPS 1.395

Constatering van ongewenste nabijheid van de grond

Wanneer een lid van de stuurhutbemanning constateert of een waarschuwingssysteem aangeeft dat het vliegtuig zich te dicht bij de grond bevindt, dient de gezagvoerder of de piloot aan wie de uitvoering van de vlucht is gedelegeerd, ervoor te zorgen dat onmiddellijk corrigerend wordt opgetreden teneinde veilige vluchtomstandigheden te bewerkstelligen.

OPS 1.400

Omstandigheden bij nadering en landing

Alvorens een naderingsvlucht voor de landing in te zetten dient de gezagvoerder zich ervan te overtuigen dat, volgens de hem ter beschikking staande informatie en rekening houdend met de prestatie-informatie in het vluchthandboek, het weer op het luchtvaartterrein en de

toestand van de te gebruiken landingsbaan een veilige nadering, landing of afgebroken nadering niet in de weg staan.

OPS 1.405

Inzet en voortzetting van de nadering

- a) De gezagvoerder of de piloot aan wie de uitvoering van de vlucht is gedelegeerd mag een instrumentnadering inzetten ongeacht het gemelde RVR/zicht, doch de nadering mag niet worden doorgezet voorbij het buitenste merkbaken, of een gelijkwaardige positie, indien het gemelde RVR/zicht minder is dan de toepasselijke minima.
- b) Wanneer geen RVR beschikbaar is, mag de gezagvoerder een RVR-waarde afleiden door omrekening van het gemelde zicht volgens bijlage 1 bij OPS 1.430, subparagraaf h).
- c) Indien, na het passeren van het buitenste merkbaken of gelijkwaardige positie volgens a) hierboven, het gemelde RVR/zicht beneden het toepasselijke minimum daalt, mag de gezagvoerder de nadering voortzetten tot de beslissingshoogte (DA/H) of de laagste dalingshoogte (MDA/H).
- d) Wanneer er geen buitenste merkbaken of gelijkwaardige positie bestaat, dient de gezagvoerder de beslissing om de nadering door te zetten of af te breken te nemen alvorens te dalen tot onder de grens van 1 000 voet boven het luchtvaartterrein in het eindnaderingssegment.
- e) Een piloot mag de nadering doorzetten beneden DA/H of MDA/H en de landing mag worden uitgevoerd mits de vereiste visuele referentiepunten op de DA/H of MDA/H waarneembaar zijn en blijven.

OPS 1.410

Operationele procedures — drempeloverschrijdingshoogte

De exploitant dient operationele procedures vast te stellen om ervoor te zorgen dat vliegtuigen die een precisienadering uitvoeren, de drempel met een veilige marge overschrijden, en zich daarbij in de landingsconfiguratie en -stand bevinden.

OPS 1.415

Journal

Een gezagvoerder dient ervoor te zorgen dat het journaal wordt ingevuld.

OPS 1.420

Rapportage van voorvallena) *Vliegincidenten*

1. De exploitant of gezagvoerder van een vliegtuig dient aan de Dienst rapport uit te brengen over elk incident dat (daadwerkelijk of vermoedelijk) de veilige uitvoering van een vlucht in gevaar heeft gebracht.
2. Rapportage dient binnen 72 uur na de gebeurtenis te geschieden, tenzij buitengewone omstandigheden dit verhinderen.

b) *Technische storingen en overschrijding van technische begrenzingen*

Een gezagvoerder dient ervoor te zorgen dat alle technische storingen en overschrijdingen van technische begrenzingen welke zijn opgetreden tijdens de periode waarin hij verantwoordelijkheid voor de vlucht droeg, worden opgetekend in het technisch journaal van het vliegtuig.

c) *Luchtverkeersincidenten*

Een gezagvoerder dient een luchtverkeersincidentenrapport in te dienen in overeenstemming met ICAO PANS RAC wanneer een vliegtuig in de vlucht in gevaar is gebracht door:

1. een bijna-botsing met enig ander vliegtuig; of
2. gebrekkige luchtverkeersprocedures of onvoldoende naleving van toepasselijke procedures door de luchtverkeersdienst (ATS) of door de stuurhutbemanning; of
3. een mankement aan ATS-voorzieningen.

d) *Vogelgevaar en vogelinslag*

1. Een gezagvoerder dient onmiddellijk het toepasselijke grondstation in te lichten zodra een potentieel vogelgevaar wordt waargenomen.
2. Een gezagvoerder dient een schriftelijk vogelinslagrapport in te dienen wanneer een vliegtuig waarvoor hij verantwoordelijk is, wordt getroffen door een vogel.

e) *Noodsituaties tijdens de vlucht met gevaarlijke goederen aan boord*

Indien tijdens de vlucht een noodsituatie optreedt en de situatie het toelaat, dient de gezagvoerder de betreffende luchtverkeersdienst in te lichten omtrent alle aan boord aanwezige gevaarlijke goederen.

f) *Onwettige inmenging*

Als zich aan boord van een vliegtuig een daad van onwettige inmenging heeft voorgedaan, dient de gezagvoerder zo snel mogelijk een rapport in te dienen bij de plaatselijke Dienst en/of de (nationale) Dienst.

g) *Onregelmatigheden in grond- en navigatievoorzieningen en gevaarlijke situaties*

Een gezagvoerder dient zo snel mogelijk het betreffende grondstation in te lichten wanneer een potentieel gevaarlijke situatie zoals:

1. een onregelmatigheid in grond- of navigatievoorzieningen; of
2. een meteorologisch verschijnsel; of
3. een vulkanische aswolk; of
4. een hoog stralingsniveau

zich tijdens de vlucht voordoet.

OPS 1.425

Melding van ongelukken

- a) De exploitant dient procedures vast te stellen om ervoor te zorgen dat de dichtstbijzijnde toepasselijke dienst, met de snelste beschikbare middelen, wordt ingelicht over elk ongeluk waarbij het vliegtuig is betrokken en waarbij sprake is van ernstige verwonding (als gedefinieerd in ICAO Annex 13) of overlijden van enig persoon, aanzienlijke schade aan het vliegtuig of andere aanzienlijke materiële schade.
- b) Een gezagvoerder dient elk ongeluk dat zich aan boord voordoet terwijl hij verantwoordelijk was voor de vlucht en dat ernstige verwonding of overlijden van enig persoon aan boord tot gevolg heeft, aan de Dienst te rapporteren.

Bijlage 1 bij OPS 1.270

Stouwen van bagage en vracht

De procedures die door een exploitant worden vastgesteld om ervoor te zorgen dat handbagage en vracht adequaat en veilig worden gestouwd, dienen rekening te houden met het volgende.

1. In de kajuit meegevoerde voorwerpen mogen uitsluitend gestouwd worden op plekken die in staat zijn om het voorwerp op zijn plaats te houden.
2. Maximale massawaarden zoals vermeld op de bordjes die op of naast de bergruimtes zijn bevestigd, mogen niet worden overschreden.
3. Bergruimtes onder een stoel mogen niet worden gebruikt tenzij de stoel uitgerust is met een veiligheidsstang en de bagage van zodanige afmetingen is dat deze afdoende wordt geïmmobiliseerd door deze voorziening.
4. Voorwerpen mogen niet worden gestouwd in toiletten of tegen schotten die niet in staat zijn te voorkomen dat voorwerpen voorwaarts, zijwaarts of omhoog bewegen en tenzij de schotten voorzien zijn van een bordje waarop de grootste massa staat vermeld die daar mag worden geplaatst.
5. Bagage en vracht die in (bagage)kluizen worden geplaatst, mogen niet van zodanige afmetingen zijn dat daardoor de kluisdeuren niet goed sluiten.
6. Bagage en vracht mogen niet op plaatsen staan waar zij de toegang tot nooduitrusting hinderen; en
7. vóór de start, vóór de landing, en telkens wanneer de gezagvoerder de „Fasten Seat Belts” lampjes doet oplichten (of op andere wijze opdracht geeft tot het vastgespen van veiligheidsriemen), dienen bij het betreffende stadium van de vlucht passende controles te worden uitgevoerd om ervoor te zorgen dat de bagage zodanig is gestouwd dat deze de ontruiming van het vliegtuig niet kan belemmeren of verwondingen kan veroorzaken door vallen (of andere beweging).

Bijlage 1 bij OPS 1.305

Bijtanken/leegpompen terwijl de passagiers aan boord gaan, aan boord zijn of van boord gaan

De exploitant dient operationele procedures vast te stellen voor het bijtanken/leegpompen terwijl de passagiers aan boord gaan, aan boord zijn of van boord gaan, om zeker te stellen dat de volgende voorzorgsmaatregelen worden getroffen.

1. Tijdens het tanken/pompen met passagiers aan boord dient één gekwalificeerd persoon op een vastgestelde plaats te blijven. Deze gekwalificeerde persoon dient in staat te zijn de noodprocedures met betrekking tot brandbeveiliging en bestrijding toe te passen, de communicatie te verzorgen en een ontruiming te initiëren en te leiden.
2. De bemanning, het personeel en de passagiers dienen te worden gewaarschuwd dat brandstof zal worden bijgetankt of weggepompt.
3. De „Fasten Seat Belts” lampjes dienen uit te zijn.
4. De „No Smoking” lampjes dienen aan te zijn, alsmede de binnenverlichting, opdat de nooduitgangen kunnen worden herkend.
5. De passagiers dient opdracht gegeven te worden hun stoelriemen los te maken en niet te roken.

6. Er dient voldoende gekwalificeerd personeel aan boord te zijn, dat op een onmiddellijke noodevacuatie is voorbereid.
7. Indien brandstofdampen binnen het vliegtuig worden geconstateerd, of enig ander risico optreedt tijdens het bijtanken/leegpompen, dient onmiddellijk met tanken/pompen te worden gestopt.
8. Het grondoppervlak onder de uitgangen die bestemd zijn voor noodevacuatie, en de ruimtes waar eventueel glijbanen uitgerold moeten worden, dienen te worden vrijgehouden; en
9. er dienen voorzieningen te worden getroffen voor een veilige en snelle ontruiming.

Bijlage 1 bij OPS 1.375

Brandstofbeheer tijdens de vlucht

a) Brandstofcontroles tijdens de vlucht

1. Een gezagvoerder dient ervoor te zorgen dat tijdens de vlucht regelmatig brandstofcontroles worden uitgevoerd. De resterende brandstof dient opgetekend en geëvalueerd te worden teneinde:
 - i) het werkelijke verbruik te vergelijken met het geplande verbruik;
 - ii) te controleren of de resterende brandstof voldoende is om de vlucht te voltooien; en
 - iii) te bepalen hoeveel brandstof naar verwachting bij aankomst op de bestemming zal resteren.
2. De relevante brandstofgegevens dienen te worden opgetekend.

b) Brandstofbeheer tijdens de vlucht

Indien uit een brandstofcontrole tijdens de vlucht blijkt dat de hoeveelheid resterende brandstof bij aankomst op de bestemming naar verwachting minder zal zijn dan de vereiste uitwijkbrandstof plus eindreservebrandstof, dient de gezagvoerder, bij zijn beslissing om door te gaan naar het bestemmingsterrein dan wel uit te wijken, rekening te houden met het verkeer en de bedrijfsomstandigheden op het bestemmingsterrein, langs de uitwijkroute naar een uitwijkhaven en op het bestemmingsuitwijkhaven, om ervoor te zorgen dat geland wordt met ten minste de eindreservebrandstof.

c) Indien uit een brandstofcontrole tijdens een vlucht naar een afgelegen bestemmingsterrein blijkt dat de hoeveelheid resterende brandstof bij aankomst op het laatst mogelijke uitwijkpunt naar verwachting minder zal zijn dan de som van:

1. de brandstof benodigd om uit te wijken naar een en-route-uitwijkhaven gekozen volgens OPS 1.297 c);
 2. de brandstof voor onvoorziene omstandigheden; en
 3. de eindreservebrandstof,
- dient de gezagvoerder ofwel:
- i) uit te wijken; ofwel
 - ii) door te gaan naar de bestemming, mits op de bestemming twee afzonderlijke banen beschikbaar zijn en de verwachte weersomstandigheden op de bestemming voldoen aan de planningsminima zoals bepaald in OPS 1.297 b) 1.

SUBDEEL E

VLUCHTUITVOERING BIJ ALLE WEERSOMSTANDIGHEDEN

OPS 1.430

Start- en landingsminima voor vleugelvliegtuigen — Algemeen

(Zie bijlage 1 bij OPS 1.430)

- a) De exploitant dient voor elk te gebruiken luchtvaartterrein start- en landingsminima vast te stellen, welke niet lager mogen zijn dan de in bijlage 1 gegeven waarden. De methode ter bepaling van deze minima dient aanvaardbaar te zijn voor de Dienst. Dergelijke minima mogen niet lager zijn dan de waarden welke eventueel voor de betreffende luchtvaartterreinen zijn vastgesteld door de staat waarin dit luchtvaartterrein is gelegen, tenzij deze staat hiervoor uitdrukkelijk toestemming heeft gegeven.

Noot: Bovenstaande paragraaf verbiedt niet dat tijdens de vlucht minima worden berekend voor een niet-geplande uitwijkhaven, indien dit plaatsvindt volgens een erkende methode.

- b) Bij het vaststellen van de start- en landingsminima van een luchtvaartterrein die voor een bepaalde vlucht gelden, dient een exploitant volledig rekening te houden met:

1. het type, de prestaties en de vliegeigenschappen van het vliegtuig;
2. de samenstelling van het stuurhutpersoneel, hun vaardigheden en hun ervaring;
3. de afmetingen en kenmerken van de banen welke voor gebruik in aanmerking komen;
4. de geschiktheid en prestaties van de beschikbare visuele en niet-visuele hulpmiddelen op de grond;
5. de in het vliegtuig aanwezige uitrusting voor navigatie en/of controle van de vliegbaan, voor zover van toepassing, tijdens de start, de nadering, het afvangen, de landing, de uitloop en de afgebroken nadering;
6. de hindernissen welke aanwezig zijn in de gebieden voor de nadering, afgebroken nadering en het wegglimmen en die vereist zijn voor de uitvoering van eventualiteitenprocedures, en de benodigde hoogtemarge boven deze hindernissen;
7. de laagste hindernisvrije hoogte ten behoeve van de instrumentnaderingsprocedures; en
8. de middelen om de weersomstandigheden te bepalen en daarvan verslag uit te brengen.

- c) De in dit subdeel genoemde vliegtuigcategorieën dienen te worden bepaald volgens de methode beschreven in bijlage 2 bij OPS 1.430 c).

OPS 1.435

Begripsbepalingen

De in dit subdeel gebruikte en niet in JAR-1 gedefinieerde termen hebben de volgende betekenis.

1. **Circuit.** De visuele fase van een instrumentnadering tijdens welke een vliegtuig in positie wordt gebracht voor de landing op een baan waarvan de ligging niet geschikt is voor een rechtstreekse nadering.
2. **Slechtzichtprocedures (LVP).** Procedures welke op een luchtvaartterrein worden gehanteerd om veilige vluchtuitvoering te garanderen bij Categorie II- en III-naderingen en tijdens slechtzichtstarten.

3. Slechtzichtstart (LVTO). Een start waarbij de zichtbare baanlengte (RVR) minder is dan 400 m.

4. Besturingssysteem. Een systeem dat een automatisch landingssysteem en/of een hybride landingssysteem omvat.

5. Passief-faalveilig besturingssysteem. Een besturingssysteem is passief-faalveilig indien er, ingeval van een storing, geen aanmerkelijke trimverandering of afwijking van de vliegbaan of vliegtoestand optreedt, doch de landing niet automatisch wordt uitgevoerd. Bij een passief-faalveilig besturingssysteem neemt de piloot de besturing van het vliegtuig over na een storing.

6. Operationeel-faalveilig besturingssysteem. Een besturingssysteem is operationeel faalveilig indien, ingeval van een storing beneden de waarschuwingshoogte, de nadering, het afvangen en de landing automatisch kunnen worden uitgevoerd. Ingeval van een storing werkt het automatische landingssysteem als een passief-faalveilig systeem.

7. Operationeel-faalveilig hybride landingssysteem. Een systeem dat bestaat uit een primair passief-faalveilig automatisch landingssysteem en een secundair onafhankelijk geleidingssysteem dat de piloot in staat stelt een landing met de hand uit te voeren na uitvallen van het primaire systeem.

Noot: Onafhankelijke geleidingssystemen bestaan meestal uit een monitored „head-up display” (een weergavepaneel/beeldscherm binnen het normale zichtveld) dat geleidingsinformatie geeft, gewoonlijk in de vorm van opdrachten maar eventueel in de vorm van situatie- (of deviatie-)informatie.

8. Visuele nadering. Een nadering waarbij een instrumentnaderingsprocedure niet of niet geheel wordt voltooid en de nadering wordt uitgevoerd met behulp van grondzicht.

OPS 1.440

Slechtzichtvluchten — Algemene regels voor vluchtuitvoering

(Zie bijlage 1 bij OPS 1.440)

a) De exploitant mag geen Categorie II- of Categorie III-vluchten uitvoeren tenzij:

1. elk betrokken vliegtuig gecertificeerd is voor vluchten met beslissingshoogten beneden 200 voet, of zonder beslissingshoogte, en is uitgerust in overeenstemming met JAR-AWO of gelijkwaardige, door de Dienst geaccepteerde regels;

2. een geschikt systeem voor het vastleggen van het slagen of mislukken van de nadering en/of landing is opgesteld en wordt toegepast, teneinde toe te zien op de algehele veiligheid van de vlucht;

3. toestemming voor de vluchten is verleend door de Dienst;

4. het stuurhutpersoneel uit ten minste twee piloten bestaat; en

5. de beslissingshoogte wordt bepaald met behulp van een radiohoogtemeter.

b) De exploitant mag geen slechtzichtstarten uitvoeren bij een RVR van minder dan 150 m (vliegtuigen van Categorie A, B en C) of 200 m (vliegtuigen van Categorie D) tenzij hiervoor toestemming is gegeven door de Dienst.

OPS 1.445

Slechtzichtvluchten — Overwegingen met betrekking tot het luchtvaartterrein

a) De exploitant mag een luchtvaartterrein niet voor Categorie II- of Categorie III-vluchten gebruiken tenzij het luchtvaartterrein hiervoor toestemming heeft verkregen van de staat waarin het is gelegen.

b) De exploitant dient zich ervan te overtuigen dat Slechtzichtprocedures (LVP) zijn vastgesteld, en ten uitvoer worden gebracht, op die luchtvaartterreinen waar slechtzichtvluchten zullen worden uitgevoerd.

OPS 1.450

Slechtzichtvluchten — Training en kwalificaties

(Zie bijlage 1 bij OPS 1.450)

Voordat een slechtzichtstart of een Categorie II- of Categorie III-vlucht wordt uitgevoerd, dient de exploitant ervoor te zorgen dat:

1. elk lid van het stuurhutpersoneel:

i) voldaan heeft aan de in bijlage 1 beschreven trainings- en controle-eisen, waaronder vluchtnabootsertraining in het vliegen tot aan de grenswaarden van de RVR en de beslissingshoogte passend bij de Categorie II/III goedkeuring van de exploitant; en

ii) voldoet aan de in bijlage 1 omschreven kwalificatie-eisen;

2. de training en controle daarop worden uitgevoerd volgens een door de Dienst goedgekeurde, gedetailleerde syllabus die is opgenomen in het vluchthandboek. Deze training is aanvullend op die welke in subdeel N is voorgeschreven; en

3. kwalificatie van het stuurhutpersoneel zijn toegespitst op de betreffende vlucht en het betreffende vliegtuigtype.

OPS 1.455

Slechtzichtvluchten — Vluchtuitvoeringsprocedures

(Zie bijlage 1 bij OPS 1.455)

a) De exploitant dient procedures en instructies vast te stellen voor gebruik bij slechtzichtstarten en Categorie II- en Categorie III-vluchten. Deze procedures dienen te worden opgenomen in het vluchthandboek en de taken van de leden van het stuurhutpersoneel te omschrijven tijdens het taxiën, de start, de nadering, het afvangen, de landing, de uitloop en de afgebroken nadering, voor zover van toepassing.

b) De gezagvoerder dient zich ervan te overtuigen dat:

1. de toestand van de visuele en niet-visuele faciliteiten voldoende is alvorens aan een slechtzichtstart of een Categorie II- of Categorie III-nadering te beginnen;

2. geschikte LVP's van kracht zijn, volgens de van de luchtverkeersdiensten ontvangen informatie, alvorens aan een slechtzichtstart of een Categorie II- of Categorie III-nadering te beginnen; en

3. de leden van het stuurhutpersoneel over de nodige kwalificaties beschikken alvorens te beginnen aan een slechtzichtstart bij een RVR van minder dan 150 m (vliegtuigen van Categorie A, B en C) of 200 m (vliegtuigen van Cat. D) of een Categorie II- of Categorie III-nadering.

OPS 1.460

Slechtzichtvluchten — Minimumuitrusting

- a) De exploitant dient in het vluchthandboek te vermelden welke uitrusting ten minste dient te werken bij de aanvang van een slechtzichtstart of een Categorie II- of Categorie III-nadering volgens het vlieghandboek (AFM) of ander goedgekeurd document.
- b) De gezagvoerder dient zich ervan te overtuigen dat de toestand van het vliegtuig en van de betreffende boordsystemen geschikt is voor de uit te voeren vlucht.

OPS 1.465

VFR Vluchtuitvoeringsminima

(Zie bijlage 1 bij OPS 1.465)

De exploitant dient ervoor te zorgen dat:

1. VFR-vluchten worden uitgevoerd volgens de zichtvliegvoorschriften en volgens de tabel in bijlage 1 bij OPS 1.465; en
2. speciale VFR-vluchten niet worden aangevangen als het zicht minder is dan 3 km en niet anderszins worden uitgevoerd als het zicht minder is dan 1,5 km.

Bijlage 1 bij OPS 1.430

Start- en landingsminima voor vleugelvliegtuigena) *Startminima*

1. Algemeen

- i) Door de exploitant vastgestelde startminima dienen te worden uitgedrukt als zicht- of RVR-limieten, rekening houdend met alle relevante factoren voor elk te gebruiken luchtvaartterrein en de eigenschappen van het vliegtuig. Indien het tijdens het vertrek en/of een noodlanding specifiek noodzakelijk is om hindernissen waar te nemen en te vermijden, dienen aanvullende voorwaarden (bv. wolkenbasis) te worden gesteld.
- ii) De gezagvoerder mag niet aan een start beginnen tenzij de weersomstandigheden op het luchtvaartterrein van vertrek gelijk zijn aan of beter zijn dan de toepasselijke minima voor een landing op dat terrein, tenzij een geschikt startuitwijkhaven beschikbaar is.
- iii) Als het gemelde meteorologische zicht minder is dan het vereiste zicht voor de start en er geen RVR gemeld is, mag alleen aan een start worden begonnen als de gezagvoerder kan vaststellen dat de RVR/het zicht langs de startbaan gelijk is aan of beter is dan het vereiste minimum.
- iv) Bij gebrek aan officieel gemelde waarden voor meteorologisch zicht of RVR mag alleen aan een start worden begonnen als de gezagvoerder kan vaststellen dat de RVR/het zicht langs de startbaan gelijk is aan of beter is dan het vereiste minimum.

2. Visuele referentie.

De startminima dienen zodanig gekozen te worden dat de bemanning zich voldoende kan oriënteren om het vliegtuig te besturen ingeval van een afgebroken start onder slechte omstandigheden alsmede een doorgezette start bij het uitvallen van de kritische motor.

3. Vereiste RVR/Zicht

- i) Voor meermotorige vliegtuigen met zodanige prestaties dat wanneer op enig moment tijdens de start een kritische motor uitvalt het vliegtuig ofwel kan stoppen ofwel de start kan voortzetten tot een hoogte van 1 500 voet boven het luchtvaartterrein en daarbij de vereiste hoogtemarge boven hin-

dernissen kan bewaren, dienen de door een exploitant vastgestelde startminima te worden uitgedrukt als waarden voor RVR/Zicht die niet lager zijn dan die in onderstaande tabel 1, met uitzondering van het bepaalde in de volgende paragraaf 4);

Tabel 1
RVR/Zicht voor de start

RVR/Zicht voor de start	
Faciliteiten	RVR/Zicht (noot 3)
Geen (alleen overdag)	500 m
Baanrandlichten en/of hartlijnmarkering	250/300 m (noot 1 en 2)
Baanrand- en/of hartlijnverlichting	200/250 m (noot 1)
Baanrand- en hartlijnverlichting en meervoudige RVR informatie	150/250 m (noot 1 en 4)

Noot 1: De hogere waarden gelden voor Categorie D vliegtuigen.

Noot 2: Voor nachtvluchten zijn ten minste baanrandlichten en baaneindlichten vereist.

Noot 3: De gemelde RVR/Zicht-waarde die representatief is voor het eerste gedeelte van de aanloop kan worden vervangen door een schatting van de piloot.

Noot 4: De vereiste RVR-waarde dient voor alle relevante RVR-meldingspunten te worden bereikt, met uitzondering van het gestelde in de voorgaande noot 3.

- ii) Voor meermotorige vliegtuigen waarvan de prestaties zodanig zijn dat zij bij uitval van de kritische motor niet kunnen voldoen aan de in bovenstaande subparagraaf a) 3 i) vermelde prestatie-eisen kan het nodig zijn om onmiddellijk weer te landen en hindernissen in het startgebied te zien en te ontwijken. Met dergelijke vliegtuigen mag gevlogen worden tot de volgende startminima mits zij kunnen voldoen aan de toepasselijke eisen betreffende hoogtemarge boven hindernissen, aangenomen dat motorstoring optreedt op de aangegeven hoogte. De door een exploitant vastgestelde minima dienen gebaseerd te zijn op de hoogte van waaraf de netto startvliegbaan met één uitgevallen motor kan worden geconstrueerd. De gebruikte RVR-minima mogen noch lager zijn dan de waarden gegeven in bovenstaande tabel 1 noch die in onderstaande tabel 2.

Tabel 2
Vereiste RVR/Zicht naar aangenomen hoogte boven de baan waarop motorstoring optreedt

RVR/Zicht bij de start — vliegbaan	
Aangenomen hoogte boven de startbaan waarop motorstoring optreedt	RVR/Zicht (noot 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 (Noot 1)

Noot 1: 1 500 m is ook van toepassing als geen positieve startvliegbaan kan worden geconstrueerd.

Noot 2: De gemelde RVR/Zicht-waarde die representatief is voor het eerste gedeelte van de aanloop kan worden vervangen door een schatting van de piloot.

- iii) Bij gebrek aan (officieel) gemelde waarden voor RVR of meteorologisch zicht mag de gezagvoerder niet aan een start beginnen tenzij hij kan vaststellen dat de werkelijke omstandigheden voldoen aan de toepasselijke startminima.

4. Uitzonderingen op bovenstaande paragraaf a) 3 i):

- i) Behoudens goedkeuring van de Dienst, en mits wordt voldaan aan de eisen in de onderstaande paragrafen A) t/m E), mag een exploitant de startminima verminderen tot 125 m RVR (vliegtuigen van Categorie A, B en C) of 150 m RVR (vliegtuigen van Categorie D) wanneer:

A) slechtzichtsprocedures van kracht zijn;

B) hartlijnlichten met hoge intensiteit en een tussenafstand van 15 m of minder, alsmede randlichten met hoge intensiteit en een tussenafstand van 60 m of minder, in werking zijn;

C) de leden van het stuurhutpersoneel met goed gevolg de voor deze procedure goedgekeurde vluchtnabootstraining hebben doorlopen;

D) een visueel segment van 90 m vanaf de stuurhut beschikbaar is aan het begin van de aanloop; en

E) de vereiste RVR-waarde is bereikt voor alle relevante RVR-meldingspunten.

- ii) Behoudens goedkeuring door de Dienst, mag een exploitant van een vliegtuig dat gebruik maakt van een goedgekeurd lateraal geleidingssysteem de startminima verminderen tot een RVR van minder dan 125 m (vliegtuigen van Categorie A, B en C) of 150 m (vliegtuigen van Categorie D) maar niet minder dan 75 m, mits baanbescherming en faciliteiten gelijkwaardig aan die voor Categorie III-landingen beschikbaar zijn.

b) Niet-precisienadering

1. Systeemminima

De exploitant dient ervoor te zorgen dat de systeemminima voor niet-precisienaderingsprocedures, welke zijn gebaseerd op het gebruik van ILS zonder glijpad (uitsluitend LLZ), VOR, NDB, SRA en VDF, niet lager zijn dan de in onderstaande tabel 3 gegeven MDH-waarden.

Tabel 3

Systeemminima voor niet-precisienaderingshulpmiddelen

Systeemminima	
Type installatie	Laagste MDH
ILS (geen glijpad LLZ)	250 ft
SRA (eindigend op ½ NM)	250 ft
SRA (eindigend op 1 NM)	300 ft
SRA (eindigend op 2 NM)	350 ft
VOR	300 ft
VOR/DME	250 ft
NDB	300 ft
VDF (QDM & QGH)	300 ft

2. Minimum dalingshoogte

De exploitant dient ervoor te zorgen dat de minimum dalingshoogte voor een niet-precisienadering niet lager is dan ofwel:

- i) de minimum hindernisvrije hoogte voor de betreffende vliegtuigcategorie; of
- ii) het systeemminimum.

3. Visuele referentie

Een bestuurder mag een nadering niet doorzetten tot onder MDA/MDH tenzij ten minste één van de volgende visuele referenties voor de geplande baan voor de bestuurder duidelijk zichtbaar en herkenbaar is.

- i) Elementen van de naderingsverlichting;
- ii) de drempel;
- iii) de drempelmarkeringen;
- iv) de drempellichten;
- v) de drempelidentificatielichten;
- vi) de visuele glijpadindicator;
- vii) de landingsmat of landingsmatmarkering;
- viii) de landingsmatlichten;
- ix) de baanrandlichten; of
- x) andere door de Dienst aanvaarde visuele referenties.

4. Vereiste RVR

De laagste door een exploitant te gebruiken minima voor niet-precisienaderingen zijn:

Tabel 4a

RVR voor niet-precisienadering — volledige voorzieningen

Niet-precisienaderingsminima, volledige voorzieningen (noot 1, 5, 6 en 7)				
MDH	RVR/Vliegtuigcategorie			
	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 en hoger	1 200 m	1 400 m	1 400 m	1 800 m

Tabel 4b

RVR voor niet-precisienadering — intermediaire voorzieningen

Niet-precisienaderingsminima, intermediaire voorzieningen (noot 2, 5, 6 en 7)				
MDH	RVR/Vliegtuigcategorie			
	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 en hoger	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m

Tabel 4c

RVR voor niet-precisienadering basisvoorzieningen

Niet-precisienaderingsminima, basisvoorzieningen (noot 3, 5, 6 en 7)				
MDH	RVR/Vliegtuigcategorie			
	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 en hoger	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

Tabel 4d

RVR voor niet-precisienadering — Geen naderingslichtfaciliteiten

Niet-precisienaderingsminima, geen naderingslichtfaciliteiten (noot 4, 5, 6 en 7)				
MDH	RVR/Vliegtuigcategorie			
	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 en hoger	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

Noot 1: Volledige voorzieningen omvatten baanmarkeringen, 720 m of meer HI/MI-naderingslichten, baanrandlichten, drempellichten en baaneindlichten. De lichten dienen aan te zijn.

Noot 2: Intermediaire voorzieningen omvatten baanmarkeringen, 420-719 m HI/MI-naderingslichten, baanrandlichten, drempellichten en baaneindlichten. De lichten dienen aan te zijn.

Noot 3: Basisvoorzieningen omvatten baanmarkeringen, < 420 m HI/MI-naderingslichten, LI-naderingslichten (lengte niet relevant), baanrandlichten, drempellichten en baaneindlichten. De lichten dienen aan te zijn.

Noot 4: „Geen naderingslichtfaciliteiten” betekent baanmarkeringen, baanrandlichten, drempellichten, baaneindlichten of in het geheel geen lichten.

Noot 5: De tabellen zijn alleen van toepassing op conventionele naderingen met een nominale dalhoek van niet meer dan 4°. Bij grotere dalhoeken zal het meestal noodzakelijk zijn dat op de minimum dalingshoogte (MDH) tevens visuele glijpadgeleiding (bv. Papi) zichtbaar is.

Noot 6: Bovenstaande cijfers betreffen ofwel de gemelde RVR, ofwel het meteorologisch zicht geconverteerd naar RVR volgens onderstaande subparagraaf h).

Noot 7: De in Tabel 4a, 4b, 4c en 4d genoemde MDH heeft betrekking op de initiële berekening van MDH. Bij de keuze van de bijbehorende RVR hoeft men geen rekening te houden met het naar boven toe afronden op tien voet, zoals wel voor operationele doeleinden wordt gedaan (bijvoorbeeld bij omrekening naar MDA).

5. Nachtvluchten

Voor nachtvluchten dienen ten minste baanrandlichten, drempellichten en baaneindlichten aan te zijn.

c) *Precisienadering — Categorie I-vluchten*

1. Algemeen

Een Categorie I-vlucht is een precisie-instrumentnadering en -landing met behulp van een ILS (instrumentlandingssysteem), een MLS (microgolflandingssysteem) of PAR (precision approach radar) met een beslissingshoogte van niet minder dan 200 voet en met een zichtbare baanlengte (RVR) van niet minder dan 550 m.

2. Beslissingshoogte

De exploitant dient ervoor te zorgen dat de te gebruiken beslissingshoogte voor een Categorie I-precisienadering niet lager is dan:

- i) de laagste beslissingshoogte vastgelegd in het vlieghandboek (AFM), indien vermeld;
- ii) de laagste hoogte tot welke het precisienaderingshulpmiddel kan worden gebruikt zonder de vereiste visuele referentie;
- iii) de minimum hindernisvrije hoogte voor de betreffende vliegtuigcategorie; of
- iv) 200 ft voet.

3. Visuele referentie

Een bestuurder mag een nadering niet doorzetten tot onder de Categorie I-beslissingshoogte bepaald volgens bovenstaande subparagraaf c) 2 tenzij ten minste één van de volgende visuele referenties voor de geplande baan voor de bestuurder duidelijk zichtbaar en herkenbaar is.

- i) Elementen van de naderingsverlichting;
- ii) de drempel;
- iii) de drempelmarkeringen;
- iv) de drempellichten;
- v) de drempelidentificatielichten;
- vi) de visuele glijpadindicator;
- vii) de landingsmat of landingsmatmarkering;
- viii) de landingsmatlichten; of
- ix) de baanrandlichten.

4. Vereiste RVR

De laagste minima die een exploitant mag gebruiken voor Categorie I-vluchten zijn:

Tabel 5

RVR voor Categorie I-naderingen naar soort voorziening en beslissingshoogte

Beslissingshoogte (noot 7)	Minima voor Categorie I			
	Voorzieningen/RVR (noot 5)			
	Volledig (noot 1 en 6)	Intermediaire (noot 2 en 6)	Basis (noot 3 en 6)	Geen naderings- verlichting (noot 4 en 6)
200 ft	550 m	700 m	800 m	1 000 m
201-50 ft	600 m	700 m	800 m	1 000 m
251-300 ft	650 m	800 m	900 m	1 200 m
301 ft en hoger	800 m	900 m	1 000 m	1 200 m

Noot 1: Volledige voorzieningen omvatten baanmarkeringen, 720 m of meer HI/MI-naderingslichten, baanrandlichten, drempellichten en baaneindlichten. De lichten dienen aan te zijn.

Noot 2: Intermediaire voorzieningen omvatten baanmarkeringen, 420-719 m HI/MI-naderingslichten, baanrandlichten, drempellichten en baaneindlichten. De lichten dienen aan te zijn.

Noot 3: Basisvoorzieningen omvatten baanmarkeringen, < 420 m HI/MI-naderingslichten, LI-naderingslichten (lengte niet relevant), baanrandlichten, drempellichten en baaneindlichten. De lichten dienen aan te zijn.

Noot 4: „Geen naderingslichtfaciliteiten” betekent baanmarkeringen, baanrandlichten, drempellichten, baaneindlichten of in het geheel geen lichten.

Noot 5: Bovenstaande cijfers betreffen ofwel de gemelde RVR, ofwel het meteorologisch zicht geconverteerd naar RVR volgens paragraaf h).

Noot 6: De tabel is van toepassing op conventionele naderingen met een nominale glijpadhoek van niet meer dan 4°.

Noot 7: De in Tabel 5 genoemde beslissingshoogte heeft betrekking op de initiële berekening van de beslissingshoogte. Bij de keuze van de bijbehorende RVR hoeft men geen rekening te houden met het naar boven toe afronden op tien voet, zoals wel voor operationele doeleinden wordt gedaan (bijvoorbeeld bij omrekening naar beslissingshoogte).

5. Vluchtuitvoering met één piloot

Voor vluchten met één piloot dient de exploitant de minimum-RVR voor alle naderingen te berekenen volgens OPS 1.430 en deze bijlage. Een RVR van minder dan 800 m is niet toegestaan, behalve bij gebruik van een geschikte automatische piloot gekoppeld aan een ILS of MLS, in welk geval de normale minima gelden. De toegepaste beslissingshoogte mag niet lager zijn dan $1,25 \times$ de laagste gebruikshoogte voor de automatische piloot.

6. Nachtvluchten

Voor nachtvluchten dienen ten minste baanrandlichten, drempellichten en baaneindlichten aan te zijn.

d) *Precisienadering Categorie II-vluchten*

1. Algemeen

Een Categorie II-vlucht is een precisie-instrumentnadering en -landing met behulp van ILS of MLS met:

- i) een beslissingshoogte van minder dan 200 voet doch niet minder dan 100 voet; en
- ii) een zichtbare baanlengte (RVR) van niet minder dan 300 m.

2. Beslissingshoogte

De exploitant dient ervoor te zorgen dat de te gebruiken beslissingshoogte voor een Categorie II-vlucht niet lager is dan:

- i) de minimumbeslissingshoogte vastgelegd in het vlieghandboek, indien vermeld;

- ii) de laagste hoogte tot welke het precisienaderingshulpmiddel kan worden gebruikt zonder de vereiste visuele referentie;
- iii) de laagste hindernisvrije hoogte voor de betreffende vliegtuigcategorie;
- iv) de beslissingshoogte tot welke de bemanning gemachtigd is te gaan; of
- v) 100 voet.

3. Visuele referentie

Een piloot mag een nadering niet doorzetten tot onder de Categorie II-beslissingshoogte, bepaald volgens bovenstaande subparagraaf d) 2, tenzij visueel contact gemaakt en behouden kan worden met een segment dat ten minste drie opvolgende lichten omvat, en wel van de hartlijn van de naderingslichten, ofwel de landingsmatlichten, ofwel de hartlijnlichten, ofwel de baanrandlichten, of een combinatie hiervan. Dit visuele contact dient tevens een lateraal element van het grondpatroon te omvatten, namelijk een naderingslichtendwarsbalk of een barrette van de landingsmatverlichting.

4. Vereiste RVR

De laagste minima die een exploitant mag gebruiken voor Categorie II-vluchten zijn:

Tabel 6

RVR voor Categorie II-nadering naar beslissingshoogte

Minima voor Categorie II		
Beslissingshoogte	Automatisch in bedrijf tot onder de beslissingshoogte (zie noot 1)	
	RVR/Vliegtuigcategorie A, B en C	RVR/Vliegtuigcategorie D
100 ft-120 ft	300 m	300 m (noot 2)/350 m
121-140 ft	400 m	400 m
141 ft en hoger	450 m	450 m

Noot 1: De aanduiding „automatisch in bedrijf tot onder de beslissingshoogte” in deze tabel betekent voortdurend gebruik van het automatische besturingssysteem tot een hoogte welke niet groter is dan 80 % van de geldende beslissingshoogte. De luchtwaardigheids-eisen kunnen dus, via de laagste hoogte waarop het automatische besturingssysteem in werking wordt gesteld, invloed hebben op de toe te passen beslissingshoogte.

Noot 2: 300 m mag worden gebruikt voor een vliegtuig van Categorie D dat een automatische landing uitvoert.

e) Precisienadering Categorie III-vluchten

1. Algemeen

Categorie III-vluchten worden als volgt onderverdeeld.

i) Categorie IIIA-vluchten

Een precisie-instrumentnadering en -landing met behulp van ILS of MLS met:

- A) een beslissingshoogte van minder dan 100 voet; en
- B) een zichtbare baanlengte (RVR) van ten minste 200 m.

ii) Categorie IIIB-vluchten

Een precisie-instrumentnadering en -landing met behulp van ILS of MLS met:

- A) een beslissingshoogte van minder dan 50 voet, of geen beslissingshoogte; en
- B) een zichtbare baanlengte van minder dan 200 m doch niet minder dan 75 m.

2. Beslissingshoogte

Voor vluchten waarbij gebruik wordt gemaakt van een beslissingshoogte, dient een exploitant ervoor te zorgen dat de beslissingshoogte niet lager is dan:

- i) de minimumbeslissingshoogte vastgelegd in het vlieghandboek, indien vermeld;
- ii) de minimumhoogte tot welke het precisienaderingshulpmiddel kan worden gebruikt zonder de vereiste visuele referentie; of
- iii) de beslissingshoogte tot welke de bemanning gemachtigd is te gaan.

3. Vluchten zonder beslissingshoogte

Vluchten zonder beslissingshoogte mogen alleen worden uitgevoerd indien:

- i) het vliegen zonder beslissingshoogte in het vlieghandboek wordt toegestaan;
- ii) het naderingshulpmiddel en de luchtvaartterreinvoorzieningen toereikend zijn voor het vliegen zonder beslissingshoogte;
- iii) de exploitant toestemming heeft voor Categorie III-vluchten zonder beslissingshoogte.

Noot: Indien er sprake is van een Categorie III-baan, mag worden aangenomen dat deze toereikend is voor vluchten zonder beslissingshoogte tenzij hiervoor specifieke restricties gelden, als gepubliceerd in de Luchtvaartgids (AIP) of kennisgevingen aan luchtvaardenden (NOTAM).

4. Visuele referentie

- i) Bij Categorie IIIA-vluchten mag een piloot een nadering niet doorzetten tot onder de beslissingshoogte, bepaald volgens bovenstaande subparagraaf e) 2, tenzij visueel contact gemaakt en behouden kan worden met een segment dat ten minste drie opvolgende lichten omvat, en wel van de hartlijn van de naderingslichten, ofwel de hartlijnlichten, ofwel de landingsmatlichten, ofwel de baanrandlichten, of een combinatie hiervan.
- ii) Bij Categorie IIIB-vluchten met een beslissingshoogte mag een piloot een nadering niet doorzetten tot onder de beslissingshoogte, bepaald volgens bovenstaande subparagraaf e) 2, tenzij visueel contact gemaakt en behouden kan worden met ten minste één hartlijnlicht.
- iii) Bij Categorie III-vluchten zonder beslissingshoogte is visueel contact met de baan vóór de landing niet vereist.

5. Vereiste RVR

De laagste minima die een exploitant mag toepassen bij Categorie III-vluchten zijn:

Tabel 7

RVR voor Categorie III-nadering naar besturingssysteem en beslissingshoogte

Minima voor Categorie III					
		Besturingssysteem/RVR (in meter)			
Naderingscategorie	Beslissingshoogte (in voet)	Passief-faalveilig	Operationeel-faalveilig		
			Zonder uitloopsysteem	Met uitloopgeleidings- of controlesysteem	
				Passief-faalveilig	Operationeel faalveilig
III A	Minder dan 100 ft	200 m (Noot 1)	200 m	200 m	200 m
III B	Minder dan 50 ft	Niet toegestaan	Niet toegestaan	125 m	75 m
III B	Geen beslissingshoogte	Niet toegestaan	Niet toegestaan	Niet toegestaan	75 m

Noot 1: Bij vluchten tot werkelijke RVR-waarden van minder dan 300 m wordt uitgegaan van een doorstart indien de automatische piloot op of onder de beslissingshoogte uitvalt.

f) *Circuitnadering*

1. De laagste minima die een exploitant mag toepassen bij een circuitnadering zijn:

Tabel 8

Zicht en minimumdalingshoogte voor circuitnadering naar vliegtuigcategorie

	Vliegtuigcategorie			
	A	B	C	D
MDH	400 ft	500 ft	600 ft	700 ft
Minimum meteorologisch zicht	1 500 m	1 600 m	2 400 m	3 600 m

2. Circuitvliegen met voorgeschreven vliegbanen is een geaccepteerde procedure binnen de strekking van deze paragraaf.

g) *Visuele nadering*

De exploitant mag geen RVR van minder dan 800 m gebruiken voor een visuele nadering.

h) *Omrekening van gemeld meteorologisch zicht naar RVR*

1. De exploitant dient ervoor te zorgen dat omrekening van meteorologisch zicht naar RVR-waarden niet worden gebruikt voor het berekenen van startminima, Categorie II- of Categorie III-minima, of als een gemelde RVR beschikbaar is.
2. Bij het omrekenen van meteorologisch zicht naar RVR in alle andere omstandigheden dan die genoemd in bovenstaande subparagraaf h) 1, dient een exploitant ervoor te zorgen dat de volgende tabel wordt gebruikt:

Tabel 9

Omrekening van zicht naar RVR

Verlichtings-elementen in bedrijf	RVR= Met. gemeld Zicht x	
	Dag	Nacht
HI naderings- en baanverlichting	1,5	2,0
Elk ander type verlichtingsvoorzieningen dan hierboven vermeld	1,0	1,5
Geen verlichting	1,0	N.v.t.

Bijlage 2 bij OPS 1.430 c)

Vliegtuigcategorieën — Vluchtuitvoering bij alle weersomstandighedena) *Indeling van vliegtuigen*

De in acht te nemen criteria voor de indeling van vliegtuigen in categorieën is de aangewezen snelheid bij de drempel (V_{AT}), welke gelijk is aan de overtreksnelheid (V_{SO}) vermenigvuldigd met 1,3 of V_{SIG} vermenigvuldigd met 1,23 in de landingsconfiguratie bij de hoogste gecertificeerde landingsmassa. Indien zowel V_{SO} en V_{SIG} beschikbaar zijn, dient de hoogste daaruit resulterende VAT te worden gebruikt. De vliegtuigcategorieën en de daarbij behorende VAT waarden zijn weergegeven in onderstaande tabel:

Vliegtuigcategorie	V_{AT}
A	Minder dan 91 kt
B	Van 91 tot 120 kt
C	Van 121 tot 140 kt
D	Van 141 tot 165 kt
E	Van 166 tot 210 kt

De landingsconfiguratie die in aanmerking moet worden genomen, dient door de exploitant of de vliegtuigfabrikant te worden gedefinieerd.

b) *Permanente wijziging van categorie (maximumlandingsmassa)*

1. De exploitant mag een permanente, lagere landingsmassa opleggen, en deze massa gebruiken voor het bepalen van V_{AT} indien dit door de Dienst is goedgekeurd.
2. De voor een gegeven vliegtuig gedefinieerde categorie dient een permanente waarde te zijn, welke dus onafhankelijk is van de veranderende omstandigheden van de dagelijkse vluchtuitvoering.

Bijlage 1 bij OPS 1.440

Slechtzichtvluchten — Algemene regels voor vluchtuitvoering

a) *Algemeen*

De volgende procedures zijn van toepassing op de invoering en goedkeuring van slechtzichtvluchten.

b) *Operationele demonstratie van boordsystemen*

De exploitant dient te voldoen aan de in onderstaande paragraaf c) voorgeschreven eisen bij het eerste gebruik, voor Categorie II- of Categorie III-diensten, van een vliegtuigtype dat nieuw is voor de lidstaten.

Noot: Voor vliegtuigtypen die al ingezet worden voor Categorie II- of Categorie III-vluchten in een andere lidstaat, is in plaats hiervan het praktijktoetsingsprogramma van paragraaf f) van toepassing.

1. *Operationele betrouwbaarheid*

Het slagingspercentage voor Categorie II en III mag niet lager zijn dan het in JAR-AWO vereiste percentage.

2. *Criteria voor een geslaagde nadering*

Een nadering wordt als geslaagd beschouwd indien:

- i) De criteria gelden die zijn vastgelegd in JAR-AWO of een gelijkwaardig document;
- ii) Geen ter zake doende storing in een boordstelsel optreedt.

c) *Verzamelen van gegevens tijdens demonstratie van boordsystemen — Algemeen*

1. De exploitant dient een rapportagesysteem op te stellen dat het mogelijk maakt controles en periodieke evaluaties uit te voeren tijdens de operationele evaluatieperiode voordat de exploitant een machtiging krijgt voor het uitvoeren van Categorie II- of Categorie III-vluchten. Het rapportagesysteem dient alle geslaagde en mislukte naderingen te omvatten, met de redenen van deze laatste, alsmede een teboekstelling van storingen in systeemcomponenten. Dit rapportagesysteem dient te zijn gebaseerd op rapporten van het stuurhutpersoneel en de automatische opnamen als voorgeschreven in onderstaande paragrafen d) en e).

2. De vastlegging van naderingen mogen tijdens normale lijnvluchten worden gemaakt of tijdens andere door de exploitant uitgevoerde vluchten.

d) *Verzamelen van gegevens tijdens demonstratie van boordsystemen — Vluchten met een beslissingshoogte van ten minste 50 voet.*

1. Voor vluchten met een beslissingshoogte van ten minste 50 voet dienen de gegevens opgenomen en geëvalueerd te worden door de exploitant en zonodig geëvalueerd te worden door de Dienst.
2. Het stuurhutpersoneel kan volstaan met het opnemen van de volgende gegevens:
 - i) het gebruikte luchtvaartterrein en de gebruikte baan;
 - ii) de weersomstandigheden;
 - iii) de tijd;
 - iv) de reden voor de storing die tot het afbreken van een nadering heeft geleid;
 - v) de deugdelijkheid van de snelheidsbeheersing;
 - vi) de trim op het moment dat het automatische besturingsstelsel werd uitgeschakeld;
 - vii) de compatibiliteit tussen het automatische besturingsstelsel, de vluchtleider en de ruwe gegevens;
 - viii) een indicatie van de positie van het vliegtuig ten opzichte van de ILS-hartlijn bij het dalen tot onder de 30 m (100 voet); en
 - ix) de landingspositie.
3. Het aantal naderingen, zoals goedgekeurd door de Dienst, dat is gemaakt tijdens de eerste evaluatie, dient voldoende te zijn om aan te tonen dat de prestaties van het stelsel in de dagelijkse praktijk van een luchtvaartmaatschappij zodanig zijn dat deze leiden tot een betrouwbaarheid van 90 % en een slagingspercentage van 95 % van de naderingen.

e) *Verzamelen van gegevens tijdens demonstratie van boordsystemen — Vluchten met een beslissingshoogte van minder dan 50 voet of zonder beslissingshoogte*

1. Voor vluchten met een beslissingshoogte van minder dan 50 voet of zonder beslissingshoogte dient, naast door het stuurhutpersoneel aangeleverde verslagen, gebruik gemaakt te worden van een vluchtgegevensschrijver of ander toestel dat de gewenste informatie geeft teneinde te bevestigen dat de prestaties van het stelsel in dagelijkse praktijk van een luchtvaartmaatschappij overeenkomen met de prestaties van het ontwerp. De volgende gegevens zijn vereist.
 - i) De verdeling van ILS-afwijkingen op 30 m (100 voet) hoogte, bij de landing en, indien van toepassing, bij het uitschakelen van het uitloopgeleidingssysteem, en de maximale waarden van de afwijkingen tussen deze punten; en
 - ii) de daalsnelheid bij landing.
2. Elke onregelmatigheid bij de landing dient volledig te worden onderzocht met gebruikmaking van alle beschikbare gegevens, om de oorzaak ervan te bepalen.

f) *Praktijktoetsingsprogramma*

Noot: De exploitant die voldoet aan de eisen in bovenstaande subparagraaf b) zal geacht worden voldaan te hebben aan de praktijktoetseisen die in deze paragraaf worden vermeld.

1. Er dient aangetoond te worden dat het systeem tijdens lijnvluchten betrouwbaar is en in overeenstemming met de operationele concepten presteert. Er dient een voldoende aantal geslaagde landingen, te bepalen door de Dienst, te worden uitgevoerd tijdens lijnvluchten, met inbegrip van lesvluchten, met gebruikmaking van het automatische landingssysteem en uitloopgeleidingssysteem dat in elk vliegtuigtype is geïnstalleerd.
2. De demonstratie dient te worden uitgevoerd met gebruikmaking van een Categorie II- of Categorie III-instrumentlandingssysteem. De exploitant mag er echter ook voor kiezen om de demonstratie met andere ILS-faciliteiten uit te voeren indien voldoende gegevens worden opgenomen om de oorzaak van onbevredigende prestaties te bepalen.
3. Indien een exploitant verschillende varianten van hetzelfde vliegtuigtype heeft die dezelfde basistypes besturings- en weergavesystemen gebruiken, of verschillende types besturings- en weergavesystemen op hetzelfde vliegtuigtype, dient de exploitant aan te tonen dat de varianten voldoen aan de prestatiecriteria voor het basissysteem, maar hoeft de exploitant niet voor elke variant een volledig programma van operationele demonstraties te doorlopen.
4. Daar waar een exploitant een vliegtuigtype introduceert dat reeds door de Dienst van enige lidstaat is goedgekeurd voor Categorie II- en/of Categorie III-vluchten, kan een verkort toetsingsprogramma worden toegestaan.

g) *Doorlopende controle*

1. Nadat de eerste toestemming is verkregen, dient de exploitant voortdurend controle uit te oefenen op de vluchtuitvoering ten einde eventuele ongewenste ontwikkelingen te ontdekken voordat deze gevaarlijk worden. Hiervoor mogen rapporten van het stuurhutpersoneel worden gebruikt.
2. De volgende informatie dient gedurende een periode van 12 maanden te worden bewaard.
 - i) Het totale aantal naderingen, per vliegtuigtype, waarbij de Categorie II- of Categorie III-boordapparatuur is gebruikt om bevredigende (praktijk- of oefen-)naderingen uit te voeren tot aan de toepasselijke Categorie II- of Categorie III-minima; en
 - ii) rapporten betreffende onbevredigende naderingen en/of automatische landingen, per luchtvaartterrein en vliegtuiginschrijving, in de volgende categorieën:
 - A) storings in boordapparatuur;
 - B) problemen met grondvoorzieningen;
 - C) afgebroken naderingen tengevolge van opdrachten van de verkeersleiding; of
 - D) andere redenen.

De exploitant dient een procedure vast te stellen voor het controleren van de prestaties van het automatische landingssysteem van elk vliegtuig.

h) *Overgangperiodes*

1. Exploitanten zonder eerdere ervaring met Categorie II of III

- i) De exploitant zonder eerdere operationele ervaring met Categorie II of III kan toestemming krijgen voor Categorie II- of Categorie IIIA-vluchten als hij ten minste zes maanden ervaring heeft met Categorie I-vluchten met het betreffende vliegtuigtype.
- ii) Na zes maanden Categorie II- of Categorie IIIA-vluchten met het betreffende vliegtuigtype kan de exploitant toestemming krijgen voor Categorie IIIB-vluchten. Bij het geven van deze toestemming mag de Dienst gedurende een aanvullende periode hogere minima opleggen dan de laagste toepasselijke minima. De verhoging van de minima zal normaliter alleen betrekking hebben op de RVR en/of een restrictie op vluchten zonder beslissingshoogte en dient zo gekozen te worden dat geen wijziging van de operationele procedures is vereist.

2. Exploitanten met eerdere ervaring met Categorie II of III

De exploitant die reeds ervaring heeft met Categorie II of III kan bij de Dienst toestemming vragen voor een verkorte overgangsperiode.

- i) Onderhoud van Categorie II-, Categorie III- en LVTO(slecht-zichtstart)-apparatuur

De exploitant dient, samen met de fabrikant, onderhoudsvoorschriften voor de boordgeleidingssystemen van het vliegtuig vast te stellen en deze op te nemen in het in OPS 1.910 voorgeschreven en door de Dienst goed te keuren onderhoudsprogramma.

Bijlage 1 bij OPS 1.450

Slechtzichtvluchten — Training en kwalificaties

a) *Algemeen*

De exploitant dient ervoor te zorgen dat de trainingsprogramma's voor leden van het stuurhutpersoneel met betrekking tot slechtzichtvluchten bestaan uit gestructureerde cursussen met lessen op de grond, in de vluchtnabootser en/of in de lucht. De exploitant mag de cursusinhoud volgens de bepalingen van onderstaande subparagrafen 2 en 3 inkorten, mits de inhoud van de verkorte cursus aanvaardbaar is voor de Dienst.

1. Leden van het stuurhutpersoneel zonder Categorie II- of Categorie III-ervaring dienen het volledige trainingsprogramma te doorlopen als voorgeschreven in onderstaande subparagrafen b), c) en d).
2. Leden van het stuurhutpersoneel met Categorie II- of Categorie III-ervaring bij een andere exploitant mogen een verkorte cursus op de grond volgen.
3. Leden van het stuurhutpersoneel met Categorie II- of Categorie III-ervaring bij de exploitant mogen een verkorte cursus volgen met lessen op de grond, in de vluchtnabootser en/of in de lucht. De verkorte cursus dient ten minste de elementen te omvatten die worden voorgeschreven in subparagrafen d) 1), d) 2) i) c.q. d) 2) ii), en d) 3) i).

b) *Training op de grond*

De exploitant dient ervoor te zorgen dat de aanvankelijke grondcursus voor slechtzichtvluchten ten minste de volgende onderdelen bevat.

1. De eigenschappen en beperkingen van het ILS en/of MLS;
2. de eigenschappen van de visuele hulpmiddelen;
3. de eigenschappen van mist;
4. de operationele mogelijkheden en beperkingen van het betreffende boordstelsel;
5. de effecten van neerslag, ijsvorming, windschering en turbulentie op geringe hoogten;
6. het effect van bepaalde defecten aan het vliegtuig;
7. het gebruik en de beperkingen van RVR-schattingssystemen;
8. de grondslagen van de vereisten op het gebied van de hoogtemarge boven hindernissen;
9. herkenning van en te nemen maatregelen bij storing van grondapparatuur;
10. de te volgen procedures en voorzorgsmaatregelen met betrekking tot het bewegen over de grond bij vluchten waarbij de RVR 400 m of minder is en eventuele te volgen aanvullende procedures voor starten bij een RVR van minder dan 150 m (200 m voor Categorie D vliegtuigen);
11. de betekenis van beslissingshoogtes gebaseerd op radiohoogtemeters en het effect dat het terreinprofiel in het naderingsgebied heeft op de aanwijzing van de radiohoogtemeter en op de automatische naderings-/landingssystemen;
12. het belang en de betekenis van de waarschuwingshoogte, indien van toepassing, en de te nemen maatregelen ingeval van een storing boven en beneden de waarschuwingshoogte;
13. de vereiste kwalificaties van piloten voor het verkrijgen en behouden van toestemming voor slechtzichtstarten en Categorie II- of Categorie III-vluchten; en
14. het belang van een correcte zithouding en ooghoogte.

c) *Vluchtnabootsertraining en/of vliegtraining*

1. De exploitant dient ervoor te zorgen dat de vluchtnabootser- en/of vliegtraining voor slechtzichtvluchten het volgende omvat.
 - i) Controles op het goed functioneren van apparatuur, zowel op de grond als tijdens de vlucht;
 - ii) het effect op de minima ten gevolge van veranderingen in de status van grondinstallaties;
 - iii) toezicht op de werking van automatische besturingssystemen en op statuspanelen van automatische landingssystemen, met de nadruk op de te nemen maatregelen bij uitval/storingen van dergelijke systemen;
 - iv) te nemen maatregelen ingeval van uitval/storingen in bv. motoren, elektrische systemen, hydraulische systemen of vluchtbesturingssystemen;

v) het effect van bekende gebreken/defecten en het gebruik van minimumuitrustingslijsten;

vi) operationele beperkingen voortvloeiend uit het Bewijs van Luchtwaardigheid;

vii) voorlichting over de visuele signalen die op beslissingshoogte zijn vereist, alsmede informatie over de maximaal toelaatbare afwijking ten opzichte van de glijpad of de koerslijnbakenstraat; en

viii) het belang en de betekenis van de waarschuwingshoogte, indien van toepassing, en de te nemen maatregelen ingeval van een storing boven en beneden de waarschuwingshoogte.

2. De exploitant dient ervoor te zorgen dat elk lid van het stuurhutpersoneel getraind is in de uitvoering van zijn taken en geïnstrueerd is over de benodigde coördinatie met andere bemanningsleden. Voor dit doel dient zoveel mogelijk gebruik te worden gemaakt van voor dit doel naar behoren uitgeruste vluchtnabootsers.
3. De training dient te worden opgedeeld in etappes waarbij aandacht is voor normale vluchten zonder uitval van/storingen in het vliegtuig of de apparatuur, maar met alle weersomstandigheden die kunnen optreden, en gedetailleerde scenario's aangaande uitval van/storingen in het vliegtuig of de apparatuur welke invloed kunnen hebben op Categorie II- of Categorie III-vluchten. Indien het vliegtuigstelsel het gebruik van hybride of andere speciale systemen omvat (zoals head-up displays of zichtverbeteringsapparatuur), dienen de leden van het stuurhutpersoneel zich te oefenen in het gebruik van deze systemen onder normale en abnormale omstandigheden tijdens de fase van de training in de vluchtnabootser.
4. De procedures voor het geval dat de piloot het vermogen verliest diens taken uit te voeren die behoren bij slechtzichtstarten en Categorie II- en Categorie III-vluchten dienen te worden geoefend.
5. Voor vliegtuigen zonder type-specifieke vluchtnabootser, dient de exploitant ervoor te zorgen dat de vliegtrainingsfase die specifiek is voor de visuele scenario's van Categorie II-vluchten, wordt uitgevoerd in een vluchtnabootser die voor dat doel is goedgekeurd door de Dienst. Een dergelijke training dient ten minste vier naderingen te omvatten. De training en de procedures die type-specifiek zijn dienen in het vliegtuig te worden geoefend.
6. De initiële Categorie II- en Categorie III-training dient ten minste de volgende oefeningen te omvatten.
 - i) Nadering met gebruik van de toepasselijke in het vliegtuig geïnstalleerde systemen voor vluchtgeleiding, automatische piloot en besturing, tot de toepasselijke beslissingshoogte en met inbegrip van de overgang naar zichtvliegen en zichtlanding;
 - ii) nadering met alle motoren in werking met gebruik van de toepasselijke in het vliegtuig geïnstalleerde systemen voor vluchtgeleiding, automatische piloot en besturing, tot de toepasselijke beslissingshoogte gevolgd door een afgebroken nadering; dit alles zonder externe visuele referentie;
 - iii) voor zover van toepassing, naderingen met gebruik van automatische systemen die zorgen voor automatisch afvangen, landen en uitrollen; en

- iv) normale werking van het toepasselijke systeem zowel als zonder waarneming van visuele signalen op beslissingshoogte.

7. De daaropvolgende trainingsfasen dienen ten minste te omvatten:

- i) naderingen met motorstoring tijdens diverse stadia van de nadering;
- ii) naderingen met kritieke storingen in apparatuur (bv. elektrische systemen, automatische vliegsystemen, ILS/MLS-systemen op de grond en/of aan boord, en statuspanelen);
- iii) naderingen met storingen in automatische vluchtapparatuur op lage hoogte waardoor het nodig wordt dat ofwel:

A) overgegaan wordt op handbesturing voor het afvangen, de landing en uitloop of de afgebroken nadering; ofwel

B) overgegaan wordt op handbesturing of minder automatische besturing bij afgebroken naderingen vanaf, op of beneden de beslissingshoogte, met inbegrip van naderingen welke kunnen resulteren in landing op de baan;

- iv) storingen in de systemen welke zullen resulteren in een overmatige afwijking ten opzichte van de koerslijnbakenstraal en/of de glijhelling, zowel boven als beneden de beslissingshoogte, onder de minimale zichtomstandigheden welke voor de vlucht zijn toegestaan. Bovendien dient de overgang naar een handmatige landing te worden geoefend indien een head-up display fungeert als een lagere modus van het automatische besturingssysteem of indien het head-up display de enige afvangmodus vormt; en

- v) storingen en procedures die specifiek zijn voor het vliegtuigtype of de variant.

8. In het trainingsprogramma dienen oefeningen te zijn opgenomen in het afhandelen van storingen welke de overgang op hogere minima vereisen.

9. Het trainingsprogramma dient oefeningen te bevatten voor het besturen van het vliegtuig wanneer, tijdens een passief-faalveilige Categorie III-nadering, de storing ertoe leidt dat de automatische piloot uitgeschakeld wordt op of beneden de beslissingshoogte wanneer de laatste gemelde RVR 300 m of minder is.

10. Wanneer gestart wordt bij RVR's van 400 m en minder, dienen oefeningen vastgesteld te worden betreffende storingen in systemen en motoren die resulteren in het doorzetten dan wel afbreken van de start.

d) *Conversietrainingseisen voor het uitvoeren van slechtzichtstarten en Categorie II- en Categorie III-vluchten*

De exploitant dient ervoor te zorgen dat elk lid van het stuurhutpersoneel dat naar een nieuw vliegtuigtype of nieuwe variant overschakelt waarmee slechtzichtstarten en Categorie II- en Categorie III-vluchten zullen worden uitgevoerd, onderstaande training in slechtzichtprocedures volgt. De ervaringseisen waaraan deze stuurhutbemanningsleden moeten voldoen om een verkorte cursus te

mogen volgen zijn beschreven in bovenstaande subparagrafen a) 2 en a) 3.

1. Training op de grond

De toepasselijke vereisten als voorgeschreven in bovenstaande subparagraaf b), rekening houdend met de training en ervaring die het betreffende lid van het stuurhutpersoneel reeds in Categorie II- en Categorie III-vluchten heeft genoten/opgebouwd.

2. Vluchtnabootsertraining en/of vliegtraining

- i) Ten minste acht naderingen en/of landingen in een voor dat doel goedgekeurde vluchtnabootser.
- ii) Wanneer geen type-specifieke vluchtnabootser beschikbaar is, dienen ten minste drie naderingen met inbegrip van ten minste één doorstart met het vliegtuig te worden uitgevoerd.
- iii) Aanvullende training indien speciale grondapparatuur is vereist, zoals head-up displays of zichtverbeteringsapparatuur.

3. Kwalificatie van stuurhutpersoneel

De vereisten ten aanzien van de kwalificatie van het stuurhutpersoneel zijn eigen aan de exploitant en het gebruikte vliegtuigtype.

- i) De exploitant dient ervoor te zorgen dat elk lid van het stuurhutpersoneel een test ondergaat alvorens Categorie II- of Categorie III-vluchten uit te voeren.
- ii) De in bovenstaande subparagraaf i) voorgeschreven test mag worden vervangen door het met goed gevolg doorlopen van de vluchtnabootser- en/of vliegtraining voorgeschreven in bovenstaande subparagraaf d) 2).

4. Lijnvliegen onder toezicht

De exploitant dient ervoor te zorgen dat elk lid van het stuurhutpersoneel lijnvluchten onder toezicht uitvoert waarbij de volgende handelingen worden verricht:

- i) Voor Categorie II-vluchten waarbij een handmatige landing is vereist, ten minste drie landingen vanaf het moment dat de automatische piloot wordt uitgeschakeld;
- ii) Voor Categorie III-vluchten, ten minste drie automatische landingen, met dien verstande dat slechts één automatische landing is vereist als de in bovenstaande subparagraaf d) 2) voorgeschreven training is uitgevoerd in een volledige, voor vlieg-uurloze training geschikte vluchtnabootser.

e) *Ervaring met vliegtuigtype en als gezagvoerder*

Alvorens begonnen wordt aan Categorie II/III-vluchten, zijn de volgende aanvullende eisen van toepassing op gezagvoerders, of bestuurders aan wie het uitvoeren van de vlucht is gedelegeerd, die nieuw zijn op het vliegtuigtype.

- 1. 50 uren of 20 sectoren op het desbetreffende vliegtuigtype, met inbegrip van lijnvliegen onder toezicht; en

2. totdat in totaal, met inbegrip van lijnvluchten onder toezicht, 100 uren of 40 sectoren met het desbetreffende vliegtuigtype is gevlogen, dienen de toepasselijke Categorie II of Categorie III RVR-minima met 100 m te worden vermeerderd tenzij de betreffende persoon al eerder gekwalificeerd was voor Categorie II- of Categorie III-vluchten bij een exploitant.
3. De Dienst kan toestemming geven voor een verlaging van bovengenoemde ervaringseisen voor leden van het stuurhutpersoneel die ervaring hebben als gezagvoerder van Categorie II- of Categorie III-vluchten.

f) *Slechtzichtstart met RVR minder dan 150/200 m*

1. De exploitant dient ervoor te zorgen dat, alvorens toestemming wordt verleend voor het uitvoeren van starten bij RVR's van minder dan 150 m (minder dan 200 m voor vliegtuigen van Categorie D), de volgende training wordt gegeven.

i) Normale start bij de laagste toegestane RVR;

ii) start bij de laagste toegestane RVR met een motorstoring tussen V_1 en V_2 , of zodra dat uit veiligheidsoverwegingen toelaatbaar is; en

iii) start bij de laagste toegestane RVR met een motorstoring vóór V_1 , resulterend in een afgebroken start.

2. De exploitant dient ervoor te zorgen dat de volgens bovenstaande subparagraaf 1 vereiste training wordt uitgevoerd in een goedgekeurde vluchtnabootser. Deze training dient onder andere het gebruik van speciale procedures en uitrusting te omvatten. Wanneer er geen goedgekeurde vluchtnabootser bestaat, kan de Dienst toestaan dat deze training wordt uitgevoerd in een vliegtuig zonder dat daarbij minimumwaarden voor de RVR gelden. (Zie bijlage 1 bij OPS 1.965).
3. De exploitant dient ervoor te zorgen dat een lid van het stuurhutpersoneel een test heeft ondergaan alvorens slechtzichtstarten uit te voeren bij een RVR van minder dan 150 m (minder dan 200 m voor vliegtuigen van Categorie D) indien van toepassing. De test mag alleen worden vervangen door het met goed gevolg doorlopen van de vluchtnabootser en/of vliegtraining voorgeschreven in subparagraaf f) 1 bij de eerste overschakeling naar een nieuw vliegtuigtype.

g) *Herhalingstraining en tests — Slechtzichtvluchten*

1. De exploitant dient ervoor te zorgen dat, samen met de normale herhalingstrainingen en vakbewaamheidsproeven die een piloot moet volgen resp. ondergaan, ook wordt onderzocht in hoeverre hij de kennis en vaardigheden bezit om de taken uit te voeren die behoren bij de betreffende Categorie van vluchten waartoe hij is bevoegd. Het vereiste aantal naderingen binnen de geldigheids termijn van de vakbekwaamheidsproef (zoals beschreven in OPS 1.965 b)) dient minimaal drie te zijn. Een hiervan mag vervangen worden door een nadering en landing in het vliegtuig met gebruik van goedgekeurde Categorie II- en III-procedures. Tijdens de uitvoering van de vakbekwaamheidsproef dient een afgebroken nadering te worden uitgevoerd. Indien de exploitant bevoegd is starten uit te voeren met een RVR van minder dan 150/200 m dient tijdens de vakkundigheidsproef ten minste één slechtzichtstart te worden uitgevoerd.

2. Voor Categorie III-vluchten dient een exploitant een vluchtnabootser te gebruiken die is goedgekeurd voor Categorie III-training.
3. De exploitant dient ervoor te zorgen dat, voor Categorie III-vluchten op vliegtuigen met een passief-faalveilig besturingssysteem, gedurende de periode van drie vakkundigheidsproeven ten minste een afgebroken nadering wordt uitgevoerd die het gevolg is van een storing in de automatische piloot op of beneden de beslissingshoogte als de laatst gemelde RVR 300 m of minder bedroeg.
4. De Dienst kan toestemming geven om herhalingstraining en tests voor Categorie II- en slechtzichtvluchten uit te voeren in een vliegtuigtype waarvoor geen goedgekeurde vluchtnabootser beschikbaar is.

Noot: Ervaring op het gebied van slechtzicht- en Categorie II/III-vluchten met automatische naderingen en/of automatische landingen wordt op peil gehouden door de herhalingsoefeningen en tests voorgeschreven in deze paragraaf.

Bijlage 1 bij OPS 1.455

Slechtzichtvluchten — Vluchttuitvoeringsprocedures

a) *Algemeen*

Slechtzichtvluchten omvatten:

1. handmatige start (met of zonder elektronische geleidingssystemen);
2. automatische piloot-nadering tot beneden de beslissingshoogte, met handmatig afvangen, landen en uitrollen;
3. automatische piloot-nadering gevolgd door automatisch afvangen, automatisch landen en handmatig uitrollen; en
4. automatische piloot-nadering gevolgd door automatisch afvangen, automatisch landen en automatisch uitrollen,

wanneer de toepasselijke RVR minder is dan 400 m.

Noot 1: Bij elk van deze vluchttuitvoeringsmodi mag een hybride systeem worden gebruikt.

Noot 2: Andere vormen van geleidings- of weergavesystemen kunnen worden gecertificeerd en toegestaan.

b) *Procedures en aanwijzingen betreffende de vluchttuitvoering*

1. De exacte aard en draagwijdte van de gegeven procedures en aanwijzingen zijn afhankelijk van de gebruikte boordapparatuur en de gevolgde stuurhutprocedures. De exploitant dient de taken van elk lid van het stuurhutpersoneel tijdens de start, de nadering, het afvangen, de uitloop en de afgebroken nadering duidelijk te omschrijven in het vluchthandboek. Bijzondere nadruk dient te worden gelegd op de verantwoordelijkheden van het stuurhutpersoneel tijdens de overgang van niet-visuele omstandigheden naar visuele omstandigheden, en op de te volgen procedures bij afnemend zicht of bij uitval/storingen. Bijzondere aandacht dient te worden besteed aan de verdeling van de taken in de stuurhut teneinde te garanderen dat de werkbelasting van de piloot die de beslissing neemt om te landen of een afgebroken nadering uit te voeren zodanig is dat deze zich geheel kan wijden aan het toezicht en het besluitvormingsproces.

2. De exploitant dient een nauwkeurige omschrijving van de procedures en aanwijzingen betreffende de vluchttuitvoering in het vluchthandboek op te nemen. De aanwijzingen moeten verenigbaar zijn met de beperkingen en verplichte procedures vervat in het vliegthandboek en in het bijzonder de volgende zaken behandelen.

- i) Controles op het naar behoren functioneren van de vliegtuigapparatuur, zowel vóór vertrek als tijdens de vlucht;
- ii) het effect op de minima van wijzigingen in de status van de grondinstallaties en boordapparatuur;
- iii) procedures voor de start, het afvangen, de landing, de uitloop en de afgebroken nadering;
- iv) de te volgen procedures ingeval van uitval/storingen, waarschuwingen en andere niet-normale situaties;
- v) de minimaal vereiste visuele referentie;
- vi) het belang van een correcte zithouding en ooghoogte;
- vii) de maatregelen welke noodzakelijk kunnen zijn ten gevolge van verslechtering van het zicht;

viii) de toewijzing van taken aan bemanningsleden bij het uitvoeren van de procedures volgens bovenstaande subparagrafen i) t/m iv) en vi), zodat de gezagvoerder zich geheel kan wijden aan het toezicht en de besluitvorming;

ix) de eis dat alle hoogtemeldingen beneden 200 voet gebaseerd dienen te zijn op de radiohoogtemeter en dat één piloot de vliegtuiginstrumenten blijft controleren totdat de landing is voltooid;

x) de eis dat het koerslijnbakengevoeligheidsgebied is beschermd;

xi) het gebruik van informatie betreffende windsnelheid, windschering, turbulentie, verontreiniging van de baan, en gebruik van meerdere schattingen van de RVR;

xii) de te volgen procedures bij oefennaderingen en -landingen op banen waarop niet de volledige procedures voor Categorie II- of Categorie III-luchtvaartterreinen van kracht zijn;

xiii) operationele beperkingen voortvloeiend uit het Bewijs van Luchtwaardigheid; en

xiv) informatie over de maximaal toelaatbare afwijking t.o.v. de ILS-glijpad en/of koerslijnbakenstraat.

Bijlage 1 bij OPS 1.465

Minimumzicht voor VFR-vluchten

Luchtruimklasse	B	C D E	F G
			Boven 900 m (3 000 ft) AMSL, of boven 300 m (1 000 ft.) boven de grond als dat hoger is
Afstand tot wolken	Wolkenvrij	1 500 m in horizontaal richting en 300 m (1 000 ft.) in verticale richting	Op en beneden 900 m (3 000 ft.) AMSL, of 300 m (1 000 ft.) boven de grond als dat hoger is
Zicht in de vlucht	8 km op en boven 3 050 m (10 000 ft.) AMSL (Noot 1)		5 km (Noot 2)
	5 km beneden 3 050 m (10 000 ft.) AMSL		

Noot 1: Wanneer de overgangshoogte minder is dan 3 050 m (10 000 voet) AMSL, dient FL 100 te worden gebruikt in plaats van 10 000 voet.

Noot 2: Het vliegen met vliegtuigen van Categorie A en B bij een vliegzicht van minimaal 3 000 m is toegestaan, mits de betreffende ATS-instantie het gebruik van een vliegzicht van minder dan 5 km toestaat, en de omstandigheden zodanig zijn dat de kans om ander verkeer tegen te komen laag is, en de aangewezen luchtsnelheid (IAS) 140 kt of minder is.

SUBDEEL F

PRESTATIES ALGEMEEN

OPS 1.470

Toepasselijkheid

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat meermotorige vliegtuigen met schroefturbinemotoren en een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van meer dan negen of een maximumstartmassa van meer dan 5 700 kg, en alle meermotorige straalvliegtuigen, gebruikt worden in overeenstemming met subdeel G (Prestatieklasse A).
- b) De exploitant dient ervoor te zorgen dat propellervliegtuigen met een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van negen of minder, of een maximumstartmassa van 5 700 kg of minder, gebruikt worden in overeenstemming met subdeel H (Prestatieklasse B).
- c) De exploitant dient ervoor te zorgen dat vliegtuigen met zuigermotoren en een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van meer dan negen of een maximumstartmassa van meer dan 5 700 kg, gebruikt worden in overeenstemming met subdeel I (Prestatieklasse C).
- d) Wanneer als gevolg van specifieke eigenschappen van het ontwerp (bv. supersonische vliegtuigen of watervliegtuigen) niet aangetoond kan worden dat volledig voldaan wordt aan de eisen van het van toepassing zijnde subdeel dient de exploitant goedgekeurde prestatienormen te hanteren die een veiligheidsniveau garanderen dat gelijkwaardig is aan dat van het betreffende subdeel.
- e) Voor meermotorige vliegtuigen met schroefturbinemotoren en een maximaal toegestane passagierscapaciteit van meer dan negen en een maximumstartmassa van 5 700 kg of minder kan de Dienst toestemming verlenen voor gebruik met andere bedrijfsbeperkingen dan die van Prestatieklasse A welke niet minder restrictief zullen zijn dan die van de toepasselijke eisen van subdeel H;
- f) Het in bovenstaande subparagraaf e) bepaalde vervalt op 1 april 2000.

OPS 1.475

Algemeen

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat de massa van het vliegtuig:
 1. bij het begin van de start;

of, bij herziening van het vliegplan tijdens de vlucht,
 2. op het punt waarvandaan het herziene vliegplan geldt,

niet groter is dan de massa waarbij voor de geplande vlucht voldaan kan worden aan de eisen van het betreffende subdeel, rekening houdend met verwachte afname van de massa tijdens de vlucht, en met het lozen van brandstof als voorzien in de betreffende bepaling.
 - b) De exploitant dient ervoor te zorgen dat de goedgekeurde prestatiegegevens vermeld in het vlieghandboek gebruikt worden om te bepalen of voldaan wordt aan de bepalingen van het betreffende subdeel, zo nodig aangevuld met andere gegevens die voor de Dienst aanvaardbaar zijn zoals voorgeschreven in het betreffende subdeel.

Bij de toepassing van de in het betreffende subdeel voorgeschreven factoren mag rekening gehouden worden met eventuele operationele factoren die al verdisconteerd zijn in de prestatiegegevens in het vlieghandboek, om te voorkomen dat zij twee keer in rekening gebracht worden.

- c) Bij het aantonen dat voldaan wordt aan de vereisten van het betreffende subdeel dient rekening gehouden te worden met de configuratie van het vliegtuig, de omgevingsomstandigheden en het gebruik van systemen die de prestaties negatief kunnen beïnvloeden.
- d) Voorzover het de bepaling van de prestaties betreft mag een vochtige baan, mits geen grasbaan, als droog beschouwd worden.

OPS 1.480

Begripsbepalingen

- a) De termen die gebruikt worden in subdelen F, G, H, I en J, en niet gedefinieerd worden in JAR1, hebben de volgende betekenis:
 1. Beschikbare start-stopafstand (ASDA): De lengte van de beschikbaarverklarde aanlooplegte plus de lengte van de (nood)stopbaan, indien een dergelijk baandeel beschikbaar is verklaard door de betrokken Dienst en de massa van het vliegtuig kan dragen onder de gegeven bedrijfsomstandigheden.
 2. Verontreinigde baan: Een baan wordt als vervuild beschouwd als meer dan 25 % van de oppervlakte ervan (al of niet lokaal) binnen de benodigde lengte en breedte bedekt is met de volgende zaken.
 - i) Meer dan drie millimeter (0,125 inch) water, dan wel natte of droge sneeuw overeenkomend met meer dan drie millimeter (0,125 inch) water;
 - ii) sneeuw die is samengedrukt tot een vaste massa die niet verder samengedrukt kan worden en één geheel blijft of in stukken uiteenvalt wanneer het wordt opgeraapt (samengeperste sneeuw); of
 - iii) ijs, met inbegrip van nat ijs.
 3. Vochtige baan: Een baan wordt als vochtig beschouwd als het oppervlak niet droog is, maar niet zo vochtig is dat het gaat glanzen.
 4. Droge baan: Een droge baan is een baan welke noch nat noch vervuild is, en omvat ook verharde banen die van een speciale gegroefde of poreuze bovenlaag zijn voorzien en zodanig onderhouden worden dat zelfs bij aanwezigheid van vocht van een „effectief droge” remwerking sprake is.
 5. Beschikbare landingsbaanlengte (LDA): De lengte van de baan welke door de Dienst beschikbaar verklaard is en geschikt is voor de landing en uitloop van een landend vliegtuig.
 6. Maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie: Het — door de exploitant gebruikte, door de Dienst goedgekeurde en in het vluchthandboek vastgelegde hoogste aantal voor passagiers beschikbare stoelen in een bepaald vliegtuig, waarbij de stoelen voor de pilo(o)t(en) of in de stuurhut en die voor het kajuitpersoneel (voor zover van toepassing) niet worden meegerekend.

7. Beschikbare startbaanlengte (TODA): De lengte van de beschikbare startaanloop plus de lengte van de beschikbare vrijstrook.
8. Startmassa: Als startmassa geldt de massa van het vliegtuig, met inbegrip van alle daarin aanwezige goederen en personen, bij aanvang van de startaanloop.
9. Beschikbare startaanloop (TORA): De lengte van de baan welke door de betrokken Dienst beschikbaar verklaard is en geschikt is voor de aanloop van een startend vliegtuig.
10. Natte baan: Een baan wordt als nat beschouwd als het oppervlak bedekt is met water, of een gelijkwaardige stof, doch minder dan omschreven in subparagraaf a) 2 hierboven, of als er zich zoveel vocht op het baanoppervlak bevindt dat licht weerkaatst wordt, zonder dat er sprake is van plassen van aanzienlijke grootte.
- b) De betekenis van de termen „start-stopafstand”, „startbaanlengte”, „netto vliegbaan bij de start”, „netto en-routevliegbaan met één uitgevallen motor”, en „netto en-routevliegbaan met twee uitgevallen motoren”, met betrekking tot het vliegtuig, wordt gedefinieerd in de luchtwaardigheidsvoorschriften welke het vliegtuig gecertificeerd is, of welke door de Dienst vastgesteld zijn als deze van oordeel is dat deze definitie niet afdoende is om aan te tonen dat aan de bedrijfs grenzen met betrekking tot de prestaties is voldaan.
- b) De exploitant dient aan de volgende eisen te voldoen bij het bepalen van de maximaal toelaatbare startmassa.
1. De start-stoplengte mag niet groter zijn dan de beschikbare start-stoplengte.
 2. De startlengte mag niet groter zijn dan de beschikbare startlengte, waarbij de vrijstrook niet meer mag bedragen dan de helft van de beschikbare aanloop.
 3. De aanlooplengte mag de beschikbare aanlooplengte niet overschrijden.
 4. Bij het voldoen aan de bepalingen van deze paragraaf dient één waarde voor V_1 voor de afgebroken en voortgezette start te worden gebruikt; en
 5. op een natte of verontreinigde baan mag de startmassa niet groter zijn dan die welke is toegestaan voor de start op een droge baan onder dezelfde omstandigheden.
- c) Bij het voldoen aan de bepalingen van bovenstaande subparagraaf b) dient de exploitant rekening te houden met:
1. de drukhoogte op het luchtvaartterrein;
 2. de omgevingstemperatuur op het luchtvaartterrein;
 3. de oppervlaktegesteldheid en het soort oppervlak van de baan;
 4. de helling van de baan in de richting van de start;
 5. niet meer dan 50 % van de gemelde tegenwindcomponent of niet minder dan 150 % van de gemelde staartwindcomponent; en
 6. het eventuele verlies aan baanlengte vanwege het uitlijnen van het vliegtuig voor de start.

SUBDEEL G

PRESTATIEKLASSE A

OPS 1.485

Algemeen

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat, voorzover nodig om te kunnen bepalen of aan de eisen van dit subdeel wordt voldaan, de goedgekeurde prestatiegegevens in het vlieghandboek worden aangevuld met andere voor de Dienst aanvaardbare gegevens indien de goedgekeurde prestatiegegevens in het vlieghandboek onvoldoende rekening houden met zaken als:

1. redelijkerwijs te verwachten ongunstige vluchtomstandigheden, zoals starten en landen op verontreinigde banen; en
2. motoruitval in alle stadia van de vlucht.

- b) De exploitant dient ervoor te zorgen dat de bij natte of verontreinigde banen gebruikte prestatiegegevens zijn vastgesteld in overeenstemming met JAR 25X1591 of een voor de Dienst aanvaardbaar equivalent.

OPS 1.490

De start

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat de startmassa niet hoger is dan de maximumstartmassa die in het vlieghandboek is vastgelegd voor de drukhoogte en de omgevingstemperatuur bij welke de start zal worden uitgevoerd.

OPS 1.495

Hoogtemarge boven hindernissen bij de start

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat de netto startvliegbaan tenminste 35 voet boven of ten minste 90 m plus $0,125 \times D$ van hindernissen verwijderd blijft, waarbij D de horizontale afstand is die het vliegtuig heeft afgelegd vanaf het einde van de beschikbare startlengte of het einde van de startlengte indien een bocht is gepland vóór het einde van de beschikbare startlengte. Voor vliegtuigen met een spanwijdte van minder dan 60 m mag een horizontale afstand tot hindernissen worden gebruikt van de halve spanwijdte plus 60 m, plus $0,125 \times D$.
- b) Bij het voldoen aan de bepalingen van bovenstaande subparagraaf a) dient de exploitant rekening te houden met:

1. de massa van het vliegtuig bij het begin van de aanloop;
2. de drukhoogte op het luchtvaartterrein;
3. de omgevingstemperatuur op het luchtvaartterrein; en

4. niet meer dan 50 % van de gemelde tegenwind of niet minder dan 150 % van de gemelde staartwind.

OPS 1.500

En-route met één uitgevallen motor

- c) Bij het voldoen aan de bepalingen van bovenstaande subparagraaf a):

1. Grondkoerswijzigingen zijn niet toegestaan tot aan het punt waarbij de netto vliegbaan een hoogte heeft bereikt die gelijk is aan de halve spanwijdte doch ten minste 50 voet boven de hoogte van het einde van de beschikbare aanloopteg. Daarna, tot een hoogte van 400 voet, wordt aangenomen dat de dwars-helling van het vliegtuig niet meer dan 15° bedraagt. Boven 400 voet hoogte mogen dwarshellingshoeken groter dan 15° doch niet meer dan 25°, worden gepland.
2. Bij enig deel van de netto startvliegbaan waarbij de dwarshelling van het vliegtuig meer dan 15° bedraagt, dient het vliegtuig ten minste 50 voet te blijven boven hindernissen die zich bevinden binnen de horizontale afstanden als vermeld in subparagrafen a), d) en e) van deze paragraaf.
3. Voor steilere dwarshellingshoeken van niet meer dan 20° tussen 200 voet en 400 voet, of niet meer dan 30° boven 400 voet (zie bijlage 1 bij 1.495 c) 3) dient de exploitant speciale, door de Dienst goed te keuren, procedures te gebruiken, en
4. Er dient voldoende rekening te worden gehouden met het effect van dwarshelling op vliegsnelheden en de vliegbaan, met inbegrip van de toename van afstanden als gevolg van verhoogde vliegsnelheden.

- d) Bij het voldoen aan de bepalingen van bovenstaande subparagraaf a) voor die gevallen waarin de voorgenomen vliegbaan geen grondkoerswijzigingen van meer dan 15° vereist, behoeft een exploitant geen rekening te houden met hindernissen die in laterale richting verder verwijderd zijn dan:

1. 300 m, indien de piloot de vereiste navigatienauwkeurigheid kan handhaven over het gehele gebied waar met hindernissen rekening gehouden dient te worden; of
2. 600 m, voor vluchten onder alle andere omstandigheden.

- e) Bij het voldoen aan de bepalingen van bovenstaande subparagraaf a) voor die gevallen waarin de voorgenomen vliegbaan wel grondkoerswijzigingen van meer dan 15° vereist, behoeft een exploitant geen rekening te houden met hindernissen die op een grotere zijdelingse afstand liggen dan:

1. 600 m, indien de piloot in staat is de vereiste navigatienauwkeurigheid te handhaven over het gehele gebied waar met hindernissen rekening gehouden dient te worden; of
2. 900 m, voor vluchten onder alle andere omstandigheden.

- f) Teneinde aan de eisen van OPS 1.495 te voldoen en te zorgen voor een veilige route, met vermijding van hindernissen, dient de exploitant eventualiteitenprocedures vast te stellen om het vliegtuig in staat te stellen ofwel te voldoen aan de en-route-eisen van OPS 1.500, ofwel te landen op het luchtvaartterrein van vertrek dan wel op een startuitwijkhaven.

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat de in het vlieghandboek vermelde en-route netto vliegbaangegevens met één uitgevallen motor die van toepassing zijn bij de voor de vlucht verwachte weersomstandigheden, op elk punt op de route ofwel voldoen aan subparagraaf b) of aan subparagraaf c). De netto vliegbaan dient een positieve gradiënt te hebben op 1 500 voet boven het luchtvaartterrein waar de landing verondersteld wordt plaats te vinden na het uitvallen van de motor. Onder weersomstandigheden waarbij de werking van ijsbestrijdingssystemen is vereist, dient rekening te worden gehouden met het effect van het gebruik daarvan op de netto vliegbaan.

- b) De gradiënt van de netto vliegbaan dient positief te zijn op ten minste 1 000 voet boven de grond en boven alle hindernissen aan weerszijden van de gehele route die zich bevinden op minder dan 9,3 km (5 NM) van de voorgenomen grondkoers.

- c) De netto vliegbaan dient zodanig te zijn dat het vliegtuig vanaf kruishoogte door kan vliegen naar een luchtvaartterrein waar een landing kan worden gemaakt conform OPS 1.515 c.q. 1.520, waarbij de verticale afstand tussen de netto vliegbaan en de grond en alle hindernissen aan weerszijden van de gehele route die zich bevinden binnen 9,3 km (5 NM) van de geplande grondkoers ten minste 2 000 voet dient te bedragen, conform onderstaande subparagrafen 1 t/m 4.

1. De motor wordt geacht uit te vallen op het meest kritieke punt langs de route.

2. Er dient rekening te worden gehouden met de invloed van de wind op de vliegbaan.

3. Brandstoflozing is toegestaan in een mate die verenigbaar is met het bereiken van het luchtvaartterrein met de vereiste brandstofreserves, indien een veilige procedure wordt gevolgd; en

4. het luchtvaartterrein waar het vliegtuig verondersteld wordt te landen na motorstoring dient aan de volgende criteria te voldoen.

- i) Er wordt voldaan aan de prestatie-eisen bij de verwachte landingsmassa; en

- ii) de weerberichten of weersverwachtingen, of een combinatie daarvan, en de veldconditierapporten aangeven dat op het geschatte landingstijdstip een veilige landing kan worden uitgevoerd.

- d) Bij het voldoen aan de bepalingen van OPS 1.500 dient een exploitant de breedtemarges uit bovenstaande subparagrafen b) en c) te verhogen tot 18,5 km (10 NM) indien de navigatienauwkeurigheid minder is dan 95 %.

OPS 1.505

En-route — Vliegtuigen met drie of meer motoren, waarvan twee uitvallen

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat een vliegtuig met drie of meer motoren op geen enkel punt van de voorgenomen route meer dan negentig minuten vliegtijd, bij de langeafstandskruissnelheid die geldt voor gebruik van alle motoren bij standaardtemperatuur en in windstille omstandigheden, is verwijderd van een luchtvaartterrein dat voldoet aan de prestatie-eisen die gelden bij de verwachte landingsmassa, tenzij het vliegtuig voldoet aan onderstaande subparagrafen b) t/m f).

- b) De en-route netto vliegbaangegevens met twee uitgevallen motoren dienen zodanig te zijn dat het vliegtuig door kan vliegen, onder de verwachte weersomstandigheden, vanaf het punt waar twee motoren verondersteld worden gelijktijdig uit te vallen, tot een luchtvaartterrein waar het mogelijk is te landen en tot volledige stilstand te komen met gebruikmaking van de voorgeschreven procedure voor een landing met twee uitgevallen motoren. De netto vliegbaan dient een verticale afstand van ten minste 2 000 voet te bewaren tot de grond en tot alle obstakels die zich op minder dan 9,3 km (5 NM) aan weerszijden van de geplande grondkoers bevinden. Op hoogten en onder weersomstandigheden waarbij ijsbestrijdingssystemen ingezet moeten kunnen worden, dient rekening te worden gehouden met het effect daarvan op de netto vliegbaangegevens. Indien de navigatienauwkeurigheid niet voldoet aan het 95%-criterium dient een exploitant de bovenstaande breedtemarges te verhogen tot 18,5 km 18,5 (10 NM).
- c) De twee motoren worden verondersteld uit te vallen op het meest kritieke punt van dat deel van de route waar het vliegtuig meer dan negen 0 minuten, bij de langeafstandskruissnelheid met alle motoren in werking en bij de standaardtemperatuur en windstilte, is verwijderd van een luchtvaartterrein waar wordt voldaan aan de prestatie-eisen die gelden bij de verwachte landingsmassa.
- d) De netto vliegbaan dient op 1 500 voet boven het luchtvaartterrein waar de landing verondersteld wordt plaats te vinden na het uitvallen van twee motoren een positieve gradiënt te hebben.
- e) Brandstoflozing is toegestaan indien een veilige procedure wordt gevolgd en in die mate dat mogelijk blijft om het luchtvaartterrein met de vereiste brandstofreserves te bereiken.
- f) De verwachte massa van het vliegtuig op het punt waar de twee motoren verondersteld worden uit te vallen, mag niet minder zijn dan de massa met inbegrip van voldoende brandstof om door te vliegen naar een luchtvaartterrein waar de landing verondersteld wordt plaats te vinden, daar aan te komen op ten minste 1 500 voet direct boven het landingsgebied en vervolgens nog 15 minuten horizontaal te vliegen.

OPS 1.510

De landing — Bestemmings- en uitwijkhavens

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat de in overeenstemming met OPS 1.475 a) bepaalde landingsmassa van het vliegtuig niet hoger is dan de maximumlandingsmassa die is voorgeschreven voor de hoogte van en omgevingstemperatuur die worden verwacht op het geschatte tijdstip van landing op het bestemmings- en uitwijkhaven.
- b) Voor instrumentnaderingen met beslissingshoogten van minder dan 200 voet dient een exploitant zich ervan te overtuigen dat de naderingsmassa van het vliegtuig, rekening houdend met de startmassa en het verwachte brandstofverbruik tijdens de vlucht, dusdanig is dat er bij afgebroken nadering, met de kritieke motor buiten werking en bij de snelheid en configuratie voor een doorstart, een klimgradiënt bereikt kan worden van ten minste 2,5 %, dan wel de gepubliceerde gradiënt indien deze groter is. Voor het gebruik van een andere methode is de toestemming van de Dienst vereist.

OPS 1.515

De landing — Droge banen

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat de in overeenstemming met OPS 1.475 a) bepaalde landingsmassa voor het geschatte landingstijdstip op het bestemmingsterrein en op enig uitwijkhaven,

dusdanig is dat het vliegtuig vanaf 50 voet boven de baandrempel volledig tot stilstand kan komen:

1. voor vliegtuigen met turbinastraalaandrijving, binnen 6 % van de beschikbare landingslengte; of
 2. voor vliegtuigen met schroefturbine-aandrijving, binnen 70 % van de beschikbare landingslengte;
 3. voor steile-naderingsprocedures kan de Dienst toestemming geven voor het gebruik van landingslengtegegevens berekend op basis van een drempelhoogte van minder dan 50 voet, doch niet minder dan 35 voet, voorzover in overeenstemming met bovenstaande paragrafen a) 1 dan wel a) 2 (zie bijlage 1 bij OPS 1.515 a) 3).
 4. bij het voldoen aan de bepalingen van bovenstaande subparagrafen a) 1 en a) 2, kan de Dienst, bij wijze van uitzondering, indien zij overtuigd is van de noodzaak (zie bijlage 1), het gebruik van korte-landingsmethoden toestaan in overeenstemming met bijlagen 1 en 2 alsmede de andere aanvullende voorwaarden welke de Dienst noodzakelijk acht teneinde een aanvaardbaar veiligheidsniveau in dat speciale geval te garanderen.
- b) Bij het voldoen aan de bepalingen van bovenstaande subparagraaf a) dient de exploitant rekening te houden met:
1. de hoogte van het luchtvaartterrein;
 2. niet meer dan 50 % van de tegenwindcomponent of niet minder dan 150 % van de staartwindcomponent; en
 3. de helling van de baan in de richting van de landing, indien groter dan ± 2 %.
- c) Bij het voldoen aan de bepalingen van bovenstaande subparagraaf a) dient te worden aangenomen dat:
1. het vliegtuig op de gunstigste baan zal landen, in windstille omstandigheden; en
 2. het vliegtuig zal landen op de baan die, gezien de waarschijnlijke windsnelheid en -richting, het rijgedrag van het vliegtuig op de grond en andere omstandigheden zoals de aanwezigheid van landingshulpmiddelen en het soort terrein, waarschijnlijk zal worden toegewezen.

- d) Indien een exploitant niet kan voldoen aan bovenstaande subparagraaf c) 1 voor een bestemmingsterrein met één baan waar landing afhankelijk is van een vastgestelde windcomponent, mag de vlucht alleen ondernomen worden indien twee uitwijkhavens worden aangewezen welke het mogelijk maken geheel te voldoen aan het in subparagrafen a), b) en c) bepaalde. Alvorens een nadering voor de landing op het bestemmingsterrein in te zetten, dient de gezagvoerder zich ervan te overtuigen dat een landing geheel conform OPS 1.510 en bovenstaande subparagrafen a) en b) mogelijk is.
- e) Indien een exploitant niet kan voldoen aan bovenstaande subparagraaf c) 2 voor het bestemmingsterrein, mag de vlucht ondernomen worden indien een uitwijkhaven is aangewezen welke het mogelijk maakt geheel te voldoen aan subparagrafen a), b) en c).

OPS 1.520

De landing — Natte en verontreinigde banen

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat als de betreffende weer-rapporten of -verwachtingen, of een combinatie daarvan, aangeven dat de baan nat kan zijn op het geschatte tijdstip van landing, de beschikbare landingslengte ten minste 115 % bedraagt van de in overeenstemming met OPS 1.515 voorgeschreven landingslengte.

- b) De exploitant dient ervoor te zorgen dat als de betreffende weer-rapporten of -verwachtingen, of een combinatie daarvan, aangeven dat de baan verontreinigd kan zijn op het geschatte tijdstip van landing, de beschikbare landingslengte ten minste gelijk is aan de landingslengte bepaald volgens bovenstaande subparagraaf a), of, als dit meer is, ten minste 115 % van de landingslengte bepaald volgens goedgekeurde gegevens over de landingslengte op een verontreinigde baan of volgens gelijkwaardige, door de Dienst aanvaarde gegevens.
- c) Een landingslengte op een natte baan die korter is dan die welke is vereist volgens bovenstaande subparagraaf a), doch niet minder dan die welke is vereist volgens OPS 1.515 a), mag worden gebruikt indien het vlieghandboek specifieke aanvullende informatie bevat over landingslengtes op natte banen.
- d) Indien het vlieghandboek specifieke aanvullende informatie bevat over landingslengtes op verontreinigde banen mag een landingslengte op een speciaal geprepareerde verontreinigde baan worden gebruikt die korter is dan die welke is vereist volgens bovenstaande subparagraaf b), doch niet minder dan die welke is vereist volgens OPS 1.515 a).
- e) Bij het voldoen aan de bepalingen van bovenstaande subparagrafen b), c) en d), dienen de criteria van OPS 1.515 dienovereenkomstig te worden toegepast, met dien verstande dat OPS 1.515 a) 1 en 2 niet toegepast dienen te worden op bovenstaande subparagraaf b).

Bijlage 1 bij OPS 1.495 c) 3

Goedkeuring van verhoogde dwarshellingshoeken

Voor het gebruik van verhoogde dwarshellingshoeken waarvoor speciale toestemming is vereist, dient aan de volgende criteria te worden voldaan.

1. Het vlieghandboek dient goedgekeurde gegevens te bevatten voor de vereiste snelheidstoename alsmede gegevens die nodig zijn om de vliegbaan bij de verhoogde dwarshellingshoeken en snelheden te kunnen construeren.
2. Grondzicht is vereist teneinde nauwkeurige navigatie te garanderen. Weerminima en grenswaarden met betrekking tot wind dienen voor elke baan te worden vastgesteld en door de Dienst goedgekeurd te worden.
3. Training conform OPS 1.975.

Bijlage 1 bij OPS 1.515 a) 3

Steile-naderingsprocedures

De Dienst kan toestemming geven voor toepassing van steile-naderingsprocedures met glijpadhellingshoeken van 4,5° of meer en met drempelhoogten van minder dan 50 voet doch niet minder dan 35 voet, mits aan de volgende criteria wordt voldaan.

1. Het vlieghandboek dient te vermelden: de maximaal toelaatbare dalingshoek, eventuele andere beperkingen, normale, abnormale of noodprocedures voor de steile nadering, alsmede wijzigingen in de veldlengtegegevens bij het gebruik van de criteria voor een steile nadering.
2. Elk luchtvaartterrein waar steile-naderingsprocedures worden uitgevoerd dient te beschikken over een geschikt glijpadreferentiesysteem, ten minste bestaande in een visueel glijpadindicatiesysteem; en

3. voor elke bij een steile nadering te gebruiken baan dienen weerminima te worden vastgelegd en goedgekeurd. Aandacht dient te worden besteed aan:

- i) de situatie met betrekking tot hindernissen;
- ii) het type glijpadreferentie en baangeleiding, zoals visuele hulpmiddelen, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;
- iii) de minimumeisen wat betreft visuele referentie op de beslissingshoogte (DH) en de laagste beslissingshoogte (MDA);
- iv) de beschikbare boordapparatuur;
- v) de kwalificaties van de piloot en diens bekendheid met het luchtvaartterrein;
- vi) beperkingen en procedures van het vlieghandboek; en
- vii) criteria voor een afgebroken nadering.

Bijlage 1 bij OPS 1.515 a) 4

Korte landingen

Bij de toepassing van OPS 1.515 a) 4 mag de afstand die wordt gebruikt voor berekening van de toelaatbare landingsmassa bestaan uit de bruikbare lengte van het beschikbaarverklaarde veilige gebied plus de beschikbaarverklaarde landingslengte. De Dienst kan dergelijke vluchten toestaan in overeenstemming met de volgende criteria.

1. Aantonen van de noodzaak voor korte landingen. Er moet een duidelijk algemeen belang bestaan in en operationele redenen zijn voor de korte landing, ofwel vanwege de geïsoleerde ligging van de luchthaven of vanwege fysieke belemmeringen met betrekking tot het verlengen van de baan.
2. Criteria met betrekking tot het vliegtuig en de vluchttuitvoering
 - i) Vluchten met korte landing zullen alleen worden goedgekeurd voor vliegtuigen waarbij de verticale afstand tussen de baan die het oog van de piloot beschrijft en de baan van het laagste punt van de wielen van het vliegtuig, vastgesteld op de normale glijpad, niet groter is dan drie meter.
 - ii) Bij het vaststellen van start- en landingsminima van luchtvaartterreinen mag het zicht/RVR niet minder zijn dan 1.5 km. Bovendien moeten de grenswaarden met betrekking tot wind in het vluchthandboek worden vermeld.
 - iii) De minimale ervaring van de piloot, de trainingseisen en de training die erop is gericht om de specifieke bekendheid met het luchtvaartterrein te kweken, dienen voor dergelijke vluchten in het vluchthandboek te worden vermeld.
3. Hierbij wordt aangenomen dat de hoogte waarop het begin van de bruikbare lengte van het beschikbaarverklaarde veilige gebied wordt gepasseerd, 50 ft voet is.
4. Aanvullende criteria. De Dienst kan alle aanvullende voorwaarden stellen die zij nodig acht voor een veilige vluchttuitvoering, rekening houdend met de eigenschappen van het vliegtuigtype, de orografische eigenschappen van het naderingsgebied, de beschikbare naderingshulpmiddelen, en overwegingen in verband met afgebroken naderingen/afgebroken landingen. Bij dergelijke aanvullende voorwaarden kan bv. gedacht worden aan een visueel dalhoek-indicatortype van het type VASI/PAPI.

Bijlage 2 bij OPS 1.515 a) 4

Eisen met betrekking tot het vliegveld bij korte landingen

Eisen met betrekking tot het vliegveld

1. Voor het gebruik van het veilige gebied is de toestemming van de Luchthavendienst vereist.
2. De bruikbare lengte van het beschikbare veilige gebied volgens de bepalingen van 1.515 a) 4 en deze bijlage, mag niet meer zijn dan 90 meter.
3. De breedte van het beschikbare veilige gebied mag niet minder zijn dan tweemaal de breedte van de baan, of tweemaal de spanwijdte als dit meer is, gecentreerd op het verlengde van de hartlijnstreep.
4. Het beschikbare veilige gebied dient vrij te zijn van hindernissen of laagtes die een gevaar zouden vormen voor een vliegtuig dat te kort binnenkomt. Gedurende de tijd dat de baan in gebruik is voor korte landingen mag niet worden toegestaan dat een mobiel voorwerp zich in het beschikbare veilige gebied bevindt.
5. De helling van het beschikbaarverklaarde veilige gebied mag niet groter zijn dan 5 % opwaarts of 2 % neerwaarts in de richting van de landing.
6. Voor deze vluchtsoort behoeft de in OPS 1.480 a) 5 vereiste draagkracht niet te worden toegepast op het beschikbaarverklaarde veilige gebied.

SUBDEEL H

PRESTATIEKLASSE B

OPS 1.525

Algemeen

- a) De exploitant mag niet met een eenmotorig vliegtuig vliegen:
 1. 's nachts; of
 2. onder instrument-weersomstandigheden, tenzij speciale zicht-vliegvoorschriften gevolgd worden.

Noot: Beperkingen op het gebruik van eenmotorige vliegtuigen komen in OPS 1.240 a) 6 aan de orde.
- b) De exploitant dient tweemotorige vliegtuigen die niet voldoen aan de in bijlage 1 bij OPS 1.525 b) opgenomen bepalingen omtrent het stijgedrag te behandelen als eenmotorige vliegtuigen.

OPS 1.530

De start

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat de startmassa niet hoger is dan de maximumstartmassa die in het vlieghandboek is vastgelegd voor de drukhoogte en de omgevingstemperatuur bij welke de start zal worden uitgevoerd.

- b) De exploitant dient ervoor te zorgen dat de ruwe startlengte, zoals vermeld in het vlieghandboek, niet hoger is dan:

1. na vermenigvuldiging met 1,25, de beschikbare aanlooptlengte; of
2. als er een noodstopbaan en/of vrijstrook beschikbaar is, het volgende:
 - i) de beschikbare aanlooptlengte;
 - ii) na vermenigvuldiging met 1,15, de beschikbare startlengte; en
 - iii) na vermenigvuldiging met 1,3, de beschikbare start-stop-lengte.

- c) Bij het voldoen aan de bepalingen van bovenstaande subparagraaf b) dient de exploitant rekening te houden met:

1. de massa van het vliegtuig bij het begin van de aanloop;
2. de drukhoogte op het luchtvaartterrein;
3. de omgevingstemperatuur op het luchtvaartterrein;
4. de oppervlaktegesteldheid en het soort oppervlak van de baan;
5. de helling van de baan in de richting van de start; en
6. niet meer dan 50 % van de gemelde tegenwindcomponent of niet minder dan 150 % van de gemelde staartwindcomponent.

OPS 1.535

Hoogtemarge boven hindernissen bij de start — Meermotorige vliegtuigen

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat vliegtuigen met twee of meer motoren bij de start een volgens deze subparagraaf bepaalde netto vliegbaan beschrijven die in verticale zin ten minste 50 voet boven of in horizontale zin ten minste 90 m plus $0,125 \times D$ van hindernissen verwijderd blijft, waarbij D de horizontale afstand is die het vliegtuig heeft afgelegd vanaf het einde van de beschikbare startlengte of het einde van de startlengte indien een bocht is gepland vóór het einde van de beschikbare startlengte, met uitzondering van het bepaalde in onderstaande subparagrafen b) en c). Bij het voldoen aan de bepalingen van deze subparagraaf dient te worden aangenomen dat:
 1. de startvliegbaan begint op een hoogte van 50 voet boven de grond aan het einde van de in OPS 1.530 b) voorgeschreven startlengte en eindigt op een hoogte van 1 500 voet boven de grond;
 2. geen dwarshelling aan het vliegtuig wordt gegeven voordat het vliegtuig een hoogte van 50 voet boven de grond heeft bereikt, en dat daarna de dwarshellingshoek niet groter is dan 15°;
 3. de kritieke motor uitvalt op het punt van de vliegbaan met alle motoren in werking waarop naar verwachting de visuele referentie voor het vermijden van hindernissen verloren gaat;
 4. de gradiënt van de startvliegbaan vanaf 50 voet tot aan de hoogte waarop de motor verondersteld wordt uit te vallen, gelijk is aan de gemiddelde gradiënt met alle motoren in werking tijdens de stijgvucht en overgang naar de en-route-configuratie, vermenigvuldigd met een factor 0,77; en

5. de gradiënt van de startvliegbaan vanaf de hoogte die volgens bovenstaande subparagraaf 4 bereikt is tot het einde van de startvliegbaan, gelijk is aan de in het vlieghandboek vermelde en-route-stijggradiënt met één uitgevallen motor.
- b) Bij het voldoen aan de bepalingen van bovenstaande subparagraaf a) voor die gevallen waarin de voorgenomen vliegbaan geen grondkoerswijzigingen van meer dan 15° vereist, behoeft een exploitant geen rekening te houden met hindernissen die in laterale richting verder verwijderd zijn dan:
- 300 m, indien de vlucht wordt uitgevoerd onder omstandigheden waarbij navigatie met visuele koersgeleiding mogelijk is, of indien navigatiehulpmiddelen beschikbaar zijn die de piloot in staat stellen de voorgenomen vliegbaan met dezelfde nauwkeurigheid te handhaven (zie bijlage 1 bij OPS 1.535 b) 1 en c) 1; of
 - 600 m, voor vluchten onder alle andere omstandigheden.
- c) Bij het voldoen aan de bepalingen van bovenstaande subparagraaf a) voor die gevallen waarin de voorgenomen vliegbaan wel grondkoerswijzigingen van meer dan 15° vereist, behoeft een exploitant geen rekening te houden met hindernissen die in laterale zin verder verwijderd zijn dan:
- 600 m voor vluchten onder omstandigheden waarbij navigatie met visuele koersgeleiding mogelijk is (zie bijlage 1 bij OPS 1.535 b) 1 en c) 1;
 - 900 m, voor vluchten onder alle andere omstandigheden.
- d) Bij het voldoen aan de bepalingen van bovenstaande subparagrafen a), b) en c) dient de exploitant rekening te houden met:
- de massa van het vliegtuig bij het begin van de aanloop;
 - de drukhoogte op het luchtvaartterrein;
 - de omgevingstemperatuur op het luchtvaartterrein; en
 - niet meer dan 50 % van de gemelde tegenwindcomponent of niet minder dan 150 % van de gemelde staartwindcomponent.

OPS 1.540

En-route — Meermotorige vliegtuigen

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat het vliegtuig, onder de voor de vlucht verwachte weersomstandigheden, en in geval dat één motor uitvalt, met de overige motoren werkend in overeenstemming met de bepalingen omtrent maximum-duurvermogen in staat is de vlucht voort te zetten op of boven de betreffende in het vluchthandboek genoemde minimumhoogtes voor veilige vlucht, tot aan een punt op 1 000 voet boven een luchtvaartterrein waar aan de prestatie-eisen kan worden voldaan.
- b) Bij het voldoen aan de bepalingen van bovenstaande subparagraaf a):
- mag niet worden aangenomen dat het vliegtuig op een grotere hoogte vliegt dan die waarop de stijgsnelheid gelijk is aan 300 voet per minuut met alle motoren werkend in overeenstemming met de bepalingen omtrent maximum-duurvermogen; en
 - dient de aangenomen en-route-gradiënt met één uitgevallen motor gelijk te zijn aan de bruto daalgradiënt verhoogd met een gradiënt van 0,5 % dan wel de stijggradiënt verlaagd met een gradiënt van 0,5 %, al naar gelang.

OPS 1.542

En-route — Eenmotorige vliegtuigen

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat het vliegtuig, onder de voor de vlucht verwachte weersomstandigheden, bij het uitvallen van de motor in staat is een plaats te bereiken waar een veilige noodlanding kan worden gemaakt. Voor landvliegtuigen is een plaats op het land vereist, tenzij de Dienst anderszins beslist.
- b) Bij het voldoen aan de bepalingen van bovenstaande subparagraaf a):
- mag niet worden aangenomen dat het vliegtuig, met de motor werkend in overeenstemming met het bepaalde omtrent maximum-duurvermogen, op een grotere hoogte vliegt dan die waarop de stijgsnelheid gelijk is aan 300 voet per minuut; en
 - de aangenomen en-route-gradiënt gelijk is aan de bruto daalgradiënt verhoogd met een gradiënt van 0,5 %.

OPS 1.545

De landing — Bestemmings- en uitwijkhavens

De exploitant dient ervoor te zorgen dat de in overeenstemming met OPS 1.475 a) bepaalde landingsmassa van het vliegtuig niet hoger is dan de maximumlandingsmassa die is voorgeschreven voor de hoogte van en omgevingstemperatuur die worden verwacht op het geschatte tijdstip van landing op het bestemmings- en uitwijkhaven.

OPS 1.550

De landing — Droge baan

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat de in overeenstemming met OPS 1.475 a) bepaalde landingsmassa voor het geschatte landings-tijdstip dusdanig is dat het vliegtuig op het bestemmingsterrein en op elk uitwijkhaven vanaf 50 voet boven de baandrempel kan landen en binnen 70 % van de beschikbare landingslengte tot volledige stilstand kan komen.
- De Dienst kan toestemming geven voor het gebruik van landingslengten vermenigvuldigd met de in deze paragraaf genoemde factoren, gebaseerd op procedures voor steile naderingen met een drempelhoogte van minder dan 50 voet, doch niet minder dan 35 voet (zie bijlage 1 bij OPS 1.550 a)).
 - De Dienst mag, in overeenstemming met de in bijlage 2 bij OPS 1.550 a) vastgelegde criteria, toestemming geven voor korte landingen.
- b) Bij het voldoen aan de bepalingen van bovenstaande subparagraaf a) dient de exploitant rekening te houden met:
- de hoogte van het luchtvaartterrein;
 - niet meer dan 50 % van de kopwindcomponent of niet minder dan 150 % van de staartwindcomponent.
 - de oppervlaktegesteldheid en het soort oppervlak van de baan;
 - de helling van de baan in de richting van de landing.

c) Bij vluchten die in overeenstemming met bovenstaande subparagraaf a) worden ondernomen dient te worden aangenomen dat:

1. het vliegtuig op de gunstigste baan zal landen, in windstille omstandigheden; en
2. het vliegtuig zal landen op de baan die, gezien de waarschijnlijke windsnelheid en -richting, het rijgedrag van het vliegtuig op de grond en andere omstandigheden zoals de aanwezigheid van landingshulpmiddelen en het soort terrein, waarschijnlijk zal worden toegewezen.

d) Indien een exploitant niet kan voldoen aan bovenstaande subparagraaf c) 2 voor het bestemmingsterrein, mag een vlucht worden ondernomen indien een uitwijkhaven is aangewezen welke het mogelijk maakt geheel te voldoen aan bovenstaande subparagrafen a), b) en c).

OPS 1.555

De landing — Natte en verontreinigde banen

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat, als de betreffende weer-rapporten of -verwachtingen, of een combinatie daarvan, aangeven dat de baan nat kan zijn op het geschatte landingstijdstip, de beschikbare landingslengte ten minste gelijk is aan de benodigde landingslengte, bepaald volgens OPS 1.550, vermenigvuldigd met een factor van 1,15.
- b) De exploitant dient ervoor te zorgen dat als de betreffende weer-rapporten of -verwachtingen, of een combinatie daarvan, aangeven dat de baan verontreinigd kan zijn op het geschatte tijdstip van landing, de landingslengte, bepaald met behulp van gegevens die voor de Dienst aanvaardbaar zijn voor deze omstandigheden, niet groter is dan de beschikbare landingslengte.
- c) Een landingslengte op een natte baan die korter is dan die welke is vereist volgens bovenstaande subparagraaf a), doch niet minder dan die welke is vereist volgens OPS 1.550 a), mag worden gebruikt indien het vlieghandboek specifieke aanvullende informatie bevat over landingslengtes op natte banen.

Bijlage 1 bij OPS 1.525 b)

Algemeen — Stijgvlucht bij start en landing

De voorschriften in deze bijlagen zijn gebaseerd op JAR-23.63 c) 1 en JAR-23.63 c) 2, van kracht sinds 11 maart 1994.

a) Stijgvlucht bij de start

1. Alle motoren in werking

- i) De constante stijgradiënt na de start dient ten minste 4% te bedragen, met:
 - A) startvermogen op alle motoren;
 - B) het onderstel uitgeklat, tenzij het onderstel in ten hoogste 7 seconden kan worden ingetrokken, in welk geval het als ingetrokken mag worden beschouwd;
 - C) de vleugelkleppen in de startpositie(s); en
 - D) een vliegsnelheid van ten minste $1,1 V_{MC}$ of $1,2 V_{S1}$ als deze waarde groter is.

2. Eén uitgevallen motor

- i) De constante stijgradiënt op een hoogte van 400 voet boven het startoppervlak dient meetbaar positief te zijn, met:
 - A) de kritieke motor buiten werking en de propeller daarvan in de stand waarin de luchtweerstand het geringst is;
 - B) de andere motor op startvermogen;
 - C) het onderstel ingetrokken;
 - D) de vleugelkleppen in de startpositie(s); en
 - E) een vliegsnelheid gelijk aan die welke op 50 voet werd bereikt.
- ii) De constante stijgradiënt op een hoogte van 1 500 voet boven het startoppervlak dient ten minste 0,75 % te zijn, met:
 - A) de kritieke motor buiten werking en de propeller daarvan in de stand waarin de luchtweerstand het geringst is;
 - B) de andere motor op ten hoogste het maximum-duurvermogen;
 - C) het onderstel ingetrokken;
 - D) de vleugelkleppen ingetrokken; en
 - E) een vliegsnelheid van ten minste $1,2 V_{S1}$.

b) Stijgvlucht bij de landing

1. Alle motoren in werking

De constante stijgradiënt dient ten minste 2,5 % te bedragen, met:

- A) niet meer dan het vermogen of de stuwkracht die beschikbaar is 8 seconden na het moment waarop de gashendels voor het eerst uit de stationaire vluchtstand worden gezet;
- B) het onderstel uitgeklat;
- C) de vleugelkleppen in de landingsstand; en
- D) een vliegsnelheid gelijk aan V_{REF} .

2. Eén uitgevallen motor

De constante stijgradiënt op een hoogte van 1 500 voet boven het landingsoppervlak dient ten minste 0,75 % te zijn, met:

- A) de kritieke motor buiten werking en de propeller daarvan in de stand waarin de luchtweerstand het geringst is;
- B) de andere motor op ten hoogste het maximum-duurvermogen;
- C) het onderstel ingetrokken;
- D) de vleugelkleppen ingetrokken; en
- E) een vliegsnelheid van ten minste $1,2 V_{S1}$.

*Bijlage 1 bij OPS 1.535 b) 1 en c) 1***Startvliegbaan — Navigatie met visuele koersgeleiding**

De exploitant dient ervoor te zorgen dat navigatie met visuele koersgeleiding alleen plaatsvindt als de weersomstandigheden tijdens de vlucht, met inbegrip van wolkenbasis en zicht, zodanig zijn dat de hindernis- en/of grondreferentiepunten kunnen worden gezien en herkend. Het vluchthandboek dient voor de betreffende luchtvaartterrein(en) de minimumweersomstandigheden te vermelden waarbij de bemanning te allen tijde in staat is de juiste vliegbaan ten opzichte van grondreferentiepunten te bepalen en te handhaven, teneinde een veilige hoogtemarge boven hindernissen en de grond te bewaren, en wel als volgt.

- a) De procedure dient wat betreft grondreferentiepunten duidelijk omschreven te zijn, zodat de te vliegen koers geanalyseerd kan worden op de vereisten voor de hoogtemarge boven hindernissen.
- b) De procedure moet rekening houden met de prestatiegrenzen van het vliegtuig betreffende vliegsnelheid, dwarshellingshoek en wind-effecten.
- c) Een exemplaar van de procedure dient, in text- en/of grafische vorm, aan de bemanning te worden verstrekt; en
- d) de beperkende omgevingsomstandigheden dienen te worden vermeld (bv. wind, wolken, zicht, dag/nacht, omgevingslichtsterkte, verlichting van belemmeringen).

*Bijlage 1 bij OPS 1.550 a)***Steile-naderingsprocedures**

De Dienst kan toestemming geven voor toepassing van steile-naderingsprocedures met dalingshoeken van 4,5° of meer en met drempelhoogten van minder dan 50 voet doch niet minder dan 35 voet, mits aan de volgende criteria wordt voldaan.

1. Het vlieghandboek dient te vermelden: de maximaal toelaatbare dalingshoek, eventuele andere beperkingen, normale, abnormale of noodprocedures voor de steile nadering, alsmede wijzigingen in de veldlengtegegevens bij het gebruik van de criteria voor een steile nadering.
2. Elk luchtvaartterrein waar steile-naderingsprocedures worden uitgevoerd dient te beschikken over een geschikt glijpadreferentiesysteem, ten minste bestaande in een visueel glijpadindicatiesysteem; en
3. voor elke bij een steile nadering te gebruiken baan dienen weerminima te worden vastgelegd en goedgekeurd. Aandacht dient te worden besteed aan:
 - i) de situatie met betrekking tot hindernissen;
 - ii) het type glijpadreferentie en baangeleiding, zoals visuele hulpmiddelen, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;
 - iii) de minimumeisen wat betreft visuele referentie op de beslissingshoogte (DH) en de laagste beslissingshoogte (MDA);
- iv) de beschikbare boordapparatuur;
- v) de kwalificaties van de piloot en diens bekendheid met het luchtvaartterrein;
- vi) beperkingen en procedures van het vlieghandboek; en
- vii) criteria voor een afgebroken nadering.

*Bijlage 2 bij OPS 1.550 a)***Korte landingen**

Voorzover het de toepassing van OPS 1.550 a) 2 betreft mag de lengte die wordt gebruikt voor berekening van de toelaatbare landingsmassa bestaan uit de bruikbare lengte van het beschikbaarverklaarde veilige gebied plus de beschikbaarverklaarde landingslengte. De Dienst kan dergelijke vluchten toestaan in overeenstemming met de volgende criteria.

1. Voor het gebruik van het beschikbaarverklaarde veilige gebied is de toestemming van de Luchthavendienst vereist.
2. Het beschikbare veilige gebied dient vrij te zijn van hindernissen of laagtes die een gevaar zouden vormen voor een vliegtuig dat te kort binnenkomt. Gedurende de tijd dat de baan in gebruik is voor korte landingen mag niet worden toegestaan dat een mobiel voorwerp zich in het beschikbare veilige gebied bevindt.
3. De helling van het beschikbaarverklaarde veilige gebied mag niet groter zijn dan 5 % opwaarts of 2 % neerwaarts in de richting van de landing.
4. De bruikbare lengte van het beschikbaarverklaarde veilige gebied volgens de bepalingen van deze bijlage, mag niet meer zijn dan 90 meter.
5. De breedte van het beschikbaarverklaarde veilige gebied mag niet minder zijn dan tweemaal de breedte van de baan, gecentreerd op het verlengde van de hartlijn.
6. Hierbij wordt aangenomen dat de hoogte waarop het begin van de bruikbare lengte van het afgekondigde veilige gebied wordt gepasseerd, ten minste 50 voet is.
7. Voor deze vluchtsoort hoeft de in OPS 1.480 a) 5 vereiste draagkracht niet te worden toegepast op het beschikbaarverklaarde veilige gebied.
8. Voor elke te gebruiken baan dienen weerminima te worden vastgelegd en goedgekeurd, die niet minder mogen zijn dan de minima voor VFR-naderingen of, als deze groter zijn, niet-precisiënaderingen.
9. De eisen waaraan de piloot dient te voldoen, moeten worden vastgelegd (zie OPS 1.975 a)).
10. De Dienst kan alle aanvullende voorwaarden stellen die nodig zijn voor een veilige vluchtuitering, rekening houdend met de eigenschappen van het vliegtuigtype, de naderingshulpmiddelen, en overwegingen in verband met afgebroken nadering/afgebroken landingen.

SUBDEEL I

PRESTATIEKLASSE C

OPS 1.560

Algemeen

Om te voldoen aan de eisen van dit subdeel dient de exploitant ervoor te zorgen dat de goedgekeurde prestatiegegevens in het vlieghandboek waar nodig worden aangevuld met andere voor de Dienst aanvaardbare gegevens indien de goedgekeurde prestatiegegevens in het vlieghandboek onvoldoende zijn.

OPS 1.565

De start

a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat de startmassa niet hoger is dan de maximumstartmassa die in het vlieghandboek is vastgelegd voor de drukhoogte en de omgevingstemperatuur bij welke de start zal worden uitgevoerd.

b) De exploitant dient ervoor te zorgen dat, voor vliegtuigen waarvan de gegevens over de startveldlengte in het vlieghandboek geen rekening houden met motorstoring, de afstand vanaf het begin van de aanloop die het vliegtuig nodig heeft om een hoogte te bereiken van 50 voet boven de grond met alle motoren werkend op het vastgestelde maximumstartvermogen, vermenigvuldigd met een factor van ofwel:

1. 1,33 voor vliegtuigen met twee motoren; of
2. 1,25 voor vliegtuigen met drie motoren; of
3. 1,18 voor vliegtuigen met vier motoren,

niet groter is dan de beschikbare aanlooplengte op het luchtvaartterrein waarop de start zal plaatsvinden.

c) De exploitant dient ervoor te zorgen dat, voor vliegtuigen waarvan de gegevens over de startveldlengte in het vlieghandboek wel rekening houden met motorstoring, aan de volgende eisen wordt voldaan conform de specificaties in het vlieghandboek.

1. De start-stoplengte mag niet groter zijn dan de beschikbare start-stoplengte.
2. De startlengte mag niet groter zijn dan de beschikbare startlengte, waarbij de vrijstrook niet meer mag bedragen dan de helft van de beschikbare aanloop.
3. De aanlooplengte mag de beschikbare aanlooplengte niet overschrijden.
4. Bij het voldoen aan de bepalingen van deze paragraaf dient één waarde voor V_1 voor de afgebroken en voortgezette start te worden gebruikt; en
5. op een natte of verontreinigde baan mag de startmassa niet groter zijn dan die welke is toegestaan voor de start op een droge baan onder dezelfde omstandigheden.

d) Bij het voldoen aan de bepalingen van bovenstaande subparagrafen b) en c), dient de exploitant rekening te houden met:

1. de drukhoogte op het luchtvaartterrein;
2. de omgevingstemperatuur op het luchtvaartterrein;
3. de oppervlaktegesteldheid en het soort oppervlak van de baan;
4. de helling van de baan in de richting van de start;
5. niet meer dan 50 % van de gemelde tegenwindcomponent of niet minder dan 150 % van de gemelde staartwindcomponent; en
6. het eventuele verlies aan baanlengte vanwege het uitlijnen van het vliegtuig voor de start.

OPS 1.570

Vermijden van hindernissen bij de start

a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat de netto startvliegbaan met één uitgevallen motor tenminste 50 voet plus $0,01 \times D$ boven of ten minste 90 m plus $0,125 \times D$ van hindernissen verwijderd blijft, waarbij D de horizontale afstand is die het vliegtuig heeft afgelegd vanaf het einde van de beschikbare startlengte. Voor vliegtuigen met een spanwijdte van minder dan 60 m mag een horizontale afstand tot hindernissen worden gebruikt van de halve spanwijdte plus 60 m, plus $0,125 \times D$.

b) De startvliegbaan dient te beginnen op een hoogte van 50 voet boven de grond aan het einde van de volgens OPS 1.565 b) c.q. c) vereiste startlengte, en te eindigen op een hoogte van 1 500 voet boven de grond.

c) Bij het voldoen aan de bepalingen van subparagraaf a) dient de exploitant rekening te houden met:

1. de massa van het vliegtuig bij het begin van de aanloop;
2. de drukhoogte op het luchtvaartterrein;
3. de omgevingstemperatuur op het luchtvaartterrein; en

4. niet meer dan 50 % van de gemelde tegenwindcomponent of niet minder dan 150 % van de gemelde staartwindcomponent.

d) Bij het voldoen aan de bepalingen van bovenstaande subparagraaf a) zijn grondkoerswijzigingen niet toegestaan tot aan het punt van de startvliegbaan waar een hoogte van 50 voet boven de grond is bereikt. Daarna, tot een hoogte van 400 voet, wordt aangenomen dat de dwarshelling van het vliegtuig niet meer dan 15° bedraagt. Boven 400 voet hoogte mogen dwarshellingshoeken groter dan 15° , doch niet meer dan 25° , worden gepland. Er dient voldoende rekening te worden gehouden met het effect van dwarshelling op vliegsnelheden en de vliegbaan, met inbegrip van de toename van afstanden als gevolg van verhoogde vliegsnelheden.

e) Bij het voldoen aan de bepalingen van bovenstaande subparagraaf a) voor die gevallen waarin geen grondkoerswijzigingen van meer dan 15° zijn vereist, heeft een exploitant geen rekening te houden met hindernissen die op een grotere zijdelingse afstand liggen dan:

1. 300 m, indien de piloot in staat is de vereiste navigatienauwkeurigheid te handhaven over het gehele gebied waar met hindernissen dient te worden rekening gehouden; of
2. 600 m, voor vluchten onder alle andere omstandigheden.

f) Bij het voldoen aan de bepalingen van bovenstaande subparagraaf a) voor die gevallen waarin wel grondkoerswijzigingen van meer dan 15° zijn vereist, heeft een exploitant geen rekening te houden met hindernissen die op een grotere zijdelingse afstand liggen dan:

1. 600 m, indien de piloot in staat is de vereiste navigatienauwkeurigheid te handhaven over het gehele gebied waar met hindernissen dient te worden rekening gehouden; of
2. 900 m, voor vluchten onder alle andere omstandigheden.

g) Teneinde aan de eisen van OPS 1.570 te voldoen en te zorgen voor een veilige route, met vermindering van hindernissen, dient de exploitant eventuele procedures vast te stellen om het vliegtuig in staat te stellen ofwel te voldoen aan de en-route-eisen van OPS 1.580, ofwel te landen op het luchtvaartterrein van vertrek dan wel op een startuitwijkhaven.

OPS 1.575

En-route — Alle motoren in werking

a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat het vliegtuig, onder de voor de vlucht verwachte weersomstandigheden, op elk punt van de route of van elke geplande afwijking daarvan, in staat is een stijgsnelheid van ten minste 300 voet per minuut te bereiken met alle motoren werkend op het vermelde maximum-duurvermogen op:

1. de minimumhoogtes voor een veilige vlucht in elk stadium van de te vliegen route of van elke geplande afwijking daarvan zoals vermeld in, of berekend op basis van de informatie in, het vluchthandboek voor het betreffende vliegtuig; en
2. de minimumhoogtes die zijn vereist om te voldoen aan de bepalingen van OPS 1.580 c.q. 1.585.

OPS 1.580

En-route — Eén uitgevallen motor

a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat het vliegtuig, onder de voor de vlucht verwachte weersomstandigheden, en in geval dat één van de motoren op enig punt van de route of een geplande afwijking daarvan uitvalt, met de andere motor of motoren werkend op het vermelde maximum-duurvermogen, in staat is de vlucht voort te zetten vanaf de kruishoogte tot aan een luchtvaartterrein waar een landing kan worden uitgevoerd conform OPS 1.595 c.q. OPS 1.600, en daarbij hoogtes boven de hindernissen die zich bevinden op minder dan 9,3 km (5 NM) aan weerszijden van de geplande grondkoers te bewaren van tenminste:

1. 1 000 voet als de stijgsnelheid gelijk is aan of groter is dan nul; of
2. 2 000 voet als de stijgsnelheid kleiner is dan nul.

b) De vliegbaan dient een positieve helling te hebben op een hoogte van 450 m (1 500 voet) boven het luchtvaartterrein waar de landing verondersteld wordt plaats te vinden na het uitvallen van een motor.

c) Voorzover het deze subparagraaf betreft dient te worden aangenomen dat de beschikbare stijgsnelheid van het vliegtuig 150 voet per minuut lager is dan de vermelde bruto stijgsnelheid.

d) Bij het voldoen aan de bepalingen van deze paragraaf dient een exploitant de breedtemarges uit bovenstaande subparagraaf a) te verhogen tot 18,5 km (10 NM) indien de navigatienauwkeurigheid minder is dan 95 %.

e) Brandstoflozing is toegestaan indien een veilige procedure wordt gevolgd en in die mate dat mogelijk blijft om het luchtvaartterrein met de vereiste brandstofreserves te bereiken.

OPS 1.585

En-route — Vliegtuigen met drie of meer motoren, waarvan twee zijn uitgevallen

a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat een vliegtuig met drie of meer motoren op geen enkel punt van de beoogde route meer dan negentig minuten, bij de langeafstandskruissnelheid met alle motoren in werking en bij de standaardtemperatuur en windstille, is verwijderd van een luchtvaartterrein waar wordt voldaan aan de prestatie-eisen die gelden bij de verwachte landingsmassa, tenzij het vliegtuig voldoet aan onderstaande subparagrafen b) t/m e).

b) De aangetoonde vliegbaan met twee uitgevallen motoren dient het vliegtuig in staat te stellen, onder de verwachte weersomstandigheden, de vlucht voort te zetten tot een luchtvaartterrein waar aan de prestatie-eisen wordt voldaan en daarbij ten minste 2 000 voet te blijven boven hindernissen die zich bevinden binnen 9,3 km (5 NM) aan weerszijden van de geplande grondkoers.

c) De twee motoren worden verondersteld uit te vallen op het meest kritieke punt van dat deel van de route waar het vliegtuig meer dan negentig minuten, bij de langeafstandskruissnelheid met alle motoren in werking en bij de standaardtemperatuur en windstille, is verwijderd van een luchtvaartterrein waar wordt voldaan aan de prestatie-eisen die gelden bij de verwachte landingsmassa.

d) De verwachte massa van het vliegtuig op het punt waar de twee motoren verondersteld worden uit te vallen, mag niet minder zijn dan de massa waarbij voldoende brandstof aanwezig is om door te vliegen naar een luchtvaartterrein waar de landing verondersteld wordt plaats te vinden, en daar aan te komen op ten minste 450 m (1 500 voet) direct boven het landingsgebied en vervolgens nog 15 minuten horizontaal te vliegen.

e) Voorzover het deze subparagraaf betreft dient te worden aangenomen dat de beschikbare stijgsnelheid van het vliegtuig 150 voet per minuut lager is dan de vermelde stijgsnelheid.

f) Bij het voldoen aan de bepalingen van deze paragraaf dient een exploitant de breedtemarges uit bovenstaande subparagraaf a) te verhogen tot 18,5 km (10 NM) indien de navigatienauwkeurigheid minder is dan 95 %.

g) Brandstoflozing is toegestaan indien een veilige procedure wordt gevolgd en in die mate dat mogelijk blijft om het luchtvaartterrein met de vereiste brandstofreserves te bereiken.

OPS 1.590

De landing — Bestemmings- en uitwijkhavens

De exploitant dient ervoor te zorgen dat de in overeenstemming met OPS 1.475 a) bepaalde landingsmassa van het vliegtuig niet hoger is dan de in het vlieghandboek vermelde maximumlandingsmassa voor de hoogte en, indien vermeld in het vlieghandboek, de omgevingstemperatuur die worden verwacht voor het geschatte tijdstip van landing op het bestemmings- en uitwijkhaven.

OPS 1.595

De landing — Droge banen

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat de in overeenstemming met OPS 1.475 a) bepaalde landingsmassa voor het geschatte tijdstip van landing dusdanig is dat het vliegtuig op het bestemmingsterrein en op elk uitwijkhaven kan landen en binnen 70 % van de beschikbare landingslengte tot volledige stilstand kan komen, gerekend vanaf 50 voet boven de baandrempeel.
- b) Bij het voldoen aan de bepalingen van bovenstaande subparagraaf a) dient de exploitant rekening te houden met:
 1. de hoogte van het luchtvaartterrein;
 2. niet meer dan 50 % van de tegenwindcomponent of niet minder dan 150 % van de staartwindcomponent;
 3. het soort oppervlak van de baan; en
 4. de helling van de baan in de richting van de landing.
- c) Bij vluchten die in overeenstemming met bovenstaande subparagraaf a) worden ondernomen dient te worden aangenomen dat:
 1. het vliegtuig zal landen op de gunstigste baan, bij windstille; en
 2. het vliegtuig zal landen op de baan die, gezien de waarschijnlijke windsnelheid en -richting, het rijgedrag van het vliegtuig op de grond en andere omstandigheden zoals de aanwezigheid van landingshulpmiddelen en het soort terrein, waarschijnlijk zal worden toegewezen.
- d) Indien een exploitant wat betreft het bestemmingsterrein niet kan voldoen aan bovenstaande subparagraaf b) 2 mag de vlucht worden ondernomen indien een uitwijkhaven is aangewezen welke het mogelijk maakt geheel te voldoen aan subparagrafen a), b) en c).

OPS 1.600

De landing — Natte en verontreinigde banen

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat, als de betreffende weer-rapporten of -verwachtingen, of een combinatie daarvan, aangeven dat de baan nat kan zijn op het geschatte landingstijdstip, de beschikbare landingslengte ten minste gelijk is aan de benodigde landingslengte, bepaald volgens OPS 1.595, vermenigvuldigd met een factor van 1,15.
- b) De exploitant dient ervoor te zorgen dat, als de betreffende weer-rapporten of -verwachtingen, of een combinatie daarvan, aangeven dat de baan verontreinigd kan zijn op het geschatte landingstijdstip, de landingslengte, bepaald met behulp van gegevens die voor de Dienst aanvaardbaar zijn voor deze omstandigheden, niet groter is dan de beschikbare landingslengte.

SUBDEEL J

MASSA EN ZWAARTEPUNT

OPS 1.605

Algemeen

(Zie bijlage 1 bij OPS 1.605)

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat tijdens elke fase van de vluchtuitvoering de belading, massa en zwaartepuntsligging van het vliegtuig binnen de grenzen blijven die worden vermeld in het goedgekeurde vlieghandboek, of in het vluchthandboek indien deze stringenter zijn.
- b) De exploitant dient van elk vliegtuig de massa en het zwaartepunt te bepalen door deze vóór indienstname te wegen, en vervolgens telkens na vier jaar indien individuele vliegtuigmassa's worden gebruikt, en negen jaar indien vlootgemiddelden worden gebruikt. De gezamenlijke effecten van modificaties en reparaties op de massa en het zwaartepunt dienen in rekening gebracht en naar behoren gedocumenteerd te worden. Voorts dienen vliegtuigen opnieuw te worden gewogen indien de invloed van modificaties op de massa en het zwaartepunt niet nauwkeurig bekend is.
- c) De exploitant dient de massa van alle voorwerpen en bemanningsleden die deel uitmaken van de droge massa van het vliegtuig te bepalen door middel van wegen of het gebruik van standaard-massa's. De invloed van de plaats daarvan op het zwaartepunt van het vliegtuig dient te worden bepaald.
- d) De exploitant dient de massa van de verkeerslading, met inbegrip van eventuele ballast, te bepalen door middel van wegen of door gebruik te maken van standaardmassa's voor passagiers en bagage zoals vermeld in OPS 1.620.
- e) De exploitant dient de massa van de brandstoflading te bepalen door gebruik te maken van de werkelijke soortelijke massa of, indien deze niet bekend is, de soortelijke massa die berekend is volgens een in het vluchthandboek vermelde methode.

OPS 1.607

Begripsbepalingen**a) Droge massa**

De totale massa van het vliegtuig dat gereed is voor een bepaald soort vlucht, exclusief alle bruikbare brandstof en de verkeerslading. Inbegrepen in deze massa zijn o.a.:

1. de bemanning en haar bagage;
2. de maaltijden en verwijderbare uitrusting voor bediening van passagiers; en
3. drinkwater en toiletchemicaliën.

b) Maximummassa zonder brandstof

De maximaal toelaatbare massa van een vliegtuig zonder bruikbare brandstof. De massa van de brandstof die in bepaalde tanks zit, dient deel uit te maken van de massa zonder brandstof indien deze brandstof expliciet wordt genoemd in de beperkingen in het vlieghandboek.

c) *Maximaal toelaatbare structurele landingsmassa*

De maximaal toelaatbare totale massa van een vliegtuig bij een landing onder normale omstandigheden.

d) *Maximaal toelaatbare structurele startmassa*

De maximaal toelaatbare totale massa van het vliegtuig aan het begin van de aanloop.

e) *Classificatie van passagiers*

1. Onder volwassenen (mannelijk en vrouwelijk) wordt verstaan personen van 12 jaar en ouder.
2. Onder kinderen wordt verstaan personen van ten minste twee doch niet meer dan 12 jaar oud.
3. Onder zuigelingen wordt verstaan personen van minder dan twee jaar oud.

f) *Verkeerslading*

De totale massa van passagiers, bagage en vracht, met inbegrip van eventuele niet-commerciële lading.

OPS 1.610

Belading, massa en zwaartepunt

De exploitant dient in het vluchthandboek de grondslagen en methoden te vermelden van het systeem voor belading en bepaling van massa en zwaartepunt, teneinde te voldoen aan de bepalingen van OPS 1.605. Dit systeem dient alle voorgenomen vluchtsoorten te omvatten.

OPS 1.615

Massa van de bemanning

a) De exploitant dient de volgende waarden te gebruiken voor het bepalen van de droge vliegmassa.

1. Werkelijke massa's, met inbegrip van eventuele bagage van de bemanning; of
2. standaardmassa's, met inbegrip van handbagage, van 85 kg voor leden van het stuurhutpersoneel en 75 kg voor leden van het kajuitpersoneel; of
3. andere voor de Dienst aanvaardbare standaardmassa's.

b) De exploitant dient de droge vliegmassa te corrigeren voor eventuele extra bagage. Bij het bepalen van (de ligging van) het zwaartepunt van het vliegtuig dient rekening gehouden te worden met de plaats van deze extra bagage.

OPS 1.620

Massa van passagiers en bagage

a) De exploitant dient de massa van passagiers en afgegeven bagage te berekenen met gebruikmaking van ofwel de werkelijke, gewogen

massa van elke persoon en de werkelijke, gewogen massa van de bagage, ofwel de standaardmassa's vermeld in onderstaande tabellen 1 t/m 3, tenzij het aantal beschikbare passagiersstoelen minder dan 10 is. In die gevallen mag de massa van passagiers worden vastgesteld op basis van een mondelinge verklaring van of namens elke passagier, waarbij een vooraf bepaalde constante waarde wordt opgeteld voor handbagage en kleding. (De procedure waarin wordt vermeld wanneer werkelijke of standaardmassa's worden gebruikt, en de te volgen procedure bij het gebruik van mondelinge verklaringen dienen te worden opgenomen in het vluchthandboek.)

b) Wanneer een exploitant de werkelijke massa bepaalt door middel van wegen, dient hij ervoor te zorgen dat de persoonlijke bezittingen en de handbagage van de passagiers worden meegewogen. Een dergelijke weging dient direct voor het instappen en in de directe nabijheid van het vliegtuig plaats te vinden.

c) Indien de massa van de passagiers wordt bepaald met behulp van standaardmassa's, dienen daarvoor de waarden in tabel 1 en 2 te worden gebruikt. Bij de standaardmassa's van volwassenen zijn inbegrepen de handbagage en de massa van een eventuele zuigeling van minder dan twee jaar oud wanneer deze op dezelfde passagiersstoel meereist. Zuigelingen die een aparte passagiersstoel innemen, dienen binnen het kader van deze subparagraaf als kinderen te worden beschouwd.

d) *Massa van passagiers — 20 stoelen of meer*

1. Als het totale aantal in een vliegtuig aanwezige passagiersstoelen 20 of meer bedraagt, zijn de standaardmassa's van mannen en vrouwen in tabel 1 van toepassing. Wanneer het totale aantal in een vliegtuig aanwezige passagiersstoelen 30 of meer bedraagt, mogen ook de massa's voor „Alle volwassenen” in tabel 1 worden gebruikt.

2. De term „vakantiecharters” in tabel 1 betekent een chartervlucht die uitsluitend is bedoeld als onderdeel van een georganiseerde vakantiereis. De massa's voor vakantiecharters zijn van toepassing mits niet meer dan 5 % van de in het vliegtuig geïnstalleerde passagiersstoelen worden gebruikt voor kosteloos vervoer van bepaalde categorieën passagiers.

Tabel 1

Aantal passagiersstoelen:	20 en meer		30 en meer man vrouw
	Man	Vrouw	
Alle vluchten behalve vakantiecharters	88 kg	70 kg	84 kg
Vakantiecharters	83 kg	69 kg	76 kg
Kinderen	35 kg	35 kg	35 kg

e) *Massa van passagiers — 19 stoelen of minder*

1. Als het totale aantal in een vliegtuig aanwezige passagiersstoelen 19 of minder bedraagt, zijn de standaardmassa's in tabel 2 van toepassing.
2. Op vluchten waarbij geen handbagage in de cabine wordt vervoerd of waarbij apart rekening wordt gehouden met de handbagage mag zes kilogram worden afgetrokken van de bovengenoemde massa's voor mannen en vrouwen. Artikelen zoals een overjas, een paraplu, een handtasje, lectuur of een kleine camera worden binnen het kader van deze subparagraaf niet als handbagage beschouwd.

Tabel 2

Aantal passagiersstoelen	1-5	6-9	10-19
Mannen	104 kg	96 kg	92 kg
Vrouwen	86 kg	78 kg	74 kg
Kinderen	35 kg	35 kg	35 kg

f) *Massa van de bagage*

1. Als het totale aantal in het vliegtuig beschikbare passagiersstoelen 20 of meer bedraagt, zijn de standaardmassa's in tabel 3 van toepassing voor elk stuk afgegeven bagage. Voor vliegtuigen met 19 passagiersstoelen of minder dient de werkelijke massa van de afgegeven bagage, bepaald door middel van wegen, te worden gebruikt.

2. In tabel 3 wordt verstaan onder:

- i) binnenlandse vlucht: een vlucht waarvan het punt van vertrek en de bestemming binnen de grenzen van één staat;
- ii) vlucht binnen de Europese regio: een vlucht, niet zijnde een binnenlandse vlucht, waarvan het punt van vertrek en de bestemming liggen binnen het in bijlage 1 bij OPS 1.620 f) vermelde gebied; en
- iii) intercontinentale vlucht: een vlucht, niet zijnde een vlucht binnen de Europese regio, waarvan het punt van vertrek en de bestemming in verschillende werelddelen liggen.

Tabel 3

20 of meer stoelen

Soort vlucht	Standaardmassa voor bagage
Binnenlands	11 kg
Binnen de Europese regio	13 kg
Intercontinentaal	15 kg
Alle andere	13 kg

- g) De exploitant kan andere standaardmassa's gebruiken dan die in bovenstaande tabellen 1 t/m 3, indien hij de Dienst informeert over de redenen hiervoor en van te voren toestemming van de Dienst krijgt. Hij dient tevens een gedetailleerd massaramingsplan ter goedkeuring voor te leggen en de in bijlage 1 bij OPS 1.620 g) gegeven methode voor statistische analyse toe te passen. Na verificatie en goedkeuring door de Dienst van de resultaten van de massaramingen zijn de herziene standaardmassa's alleen van toepassing voor de betreffende exploitant. De herziene standaardmassa's mogen alleen worden gebruikt onder omstandigheden die overeenkomen met die waaronder het ramingsonderzoek werd gehouden. Indien de herziene standaardmassa's hoger zijn dan die in tabel 1-3, dienen deze hogere waarden te worden gebruikt.

- h) Indien voor een bepaalde vlucht vermoed wordt dat de massa, met inbegrip van handbagage, van een aanzienlijk aantal van de passagiers hoger is dan de standaardmassa voor passagiers, dient de exploitant de werkelijke massa van die passagiers te bepalen door middel van wegen of door een passende vermeerderingsfactor toe te passen.

- i) Indien standaardmassa's voor afgegeven bagage worden gebruikt en een aanzienlijk aantal passagiers bagage afgeeft die naar verwachting de standaardmassa voor bagage overschrijdt, dient de exploitant de werkelijke massa van die bagage te bepalen door middel van wegen of door een passende vermeerderingsfactor toe te passen.

- j) De exploitant dient ervoor te zorgen dat de gezagvoerder wordt ingelicht indien de methode die is gebruikt om de massa van de lading te bepalen afwijkt de standaardmethode, en moet erop toezien dat deze afwijkende methode wordt vermeld in de massa- en zwaartepuntsdocumentatie.

OPS 1.625

Massa- en zwaartepuntsdocumentatie

(Zie bijlage 1 bij OPS 1.625)

- a) Vóór aanvang van elke vlucht dient de exploitant massa- en zwaartepuntsdocumentatie op te stellen waarin de lading en de verdeling daarvan worden vermeld. De massa- en zwaartepuntsdocumentatie dient de gezagvoerder in staat te stellen om te bepalen of de lading en de verdeling daarvan binnen de massa- en zwaartepuntsgrenzen van het vliegtuig liggen. De naam van de persoon die de massa- en zwaartepuntsdocumentatie opstelt, dient op het document te worden vermeld. De persoon die toezicht houdt op de belading van het vliegtuig dient door middel van een handtekening te bevestigen dat de lading en de verdeling daarvan in overeenstemming zijn met massa- en zwaartepuntsdocumentatie. Dit document is onderhevig aan de goedkeuring van de gezagvoerder, hetgeen dient te blijken uit zijn handtekening of gelijkwaardig teken. (Zie ook OPS 1.1055 a) 12).

- b) De exploitant dient procedures vast te stellen voor laatste-momentswijzigingen in de lading.

- c) Behoudens goedkeuring van de Dienst mag een exploitant een andere procedure gebruiken dan vereist volgens bovenstaande paragrafen a) en b).

Bijlage 1 bij OPS 1.605

Massa en zwaartepunt — Algemeen

- a) *Bepaling van de droge vliegmassa van het vliegtuig*

1. Het wegen van vliegtuigen

- i) Nieuwe vliegtuigen worden normaliter gewogen in de fabriek en kunnen in principe zonder herweging in dienst worden genomen indien bij het optekenen van de massa- en zwaartepuntswaarden rekening is gehouden met wijzigingen in of modificaties aan het vliegtuig. Vliegtuigen die overgaan van de ene exploitant met een goedgekeurd massacontroleprogramma naar een andere exploitant met een goedgekeurd programma, behoeven niet te worden gewogen voor gebruik door de ontvangende exploitant tenzij er sinds de laatste weging meer dan vier jaren zijn verstreken.

- ii) De individuele massa en de zwaartepuntsligging van elk vliegtuig dienen periodiek opnieuw te worden vastgesteld. Het maximale interval tussen twee wegingen dient door de exploitant te worden vastgesteld en dient te voldoen aan de bepalingen van OPS 1.605 b). Bovendien moeten de massa en het zwaartepunt van elk vliegtuig opnieuw worden vastgesteld door middel van:

A) weging; dan wel door

- B) berekening, indien de exploitant de geldigheid van de gekozen berekeningsmethode voldoende kan onderbouwen,

telkens wanneer de cumulatieve wijzigingen in de droge vliegmassa meer bedragen dan $\pm 0,5\%$ van de maximumlandingsmassa of de cumulatieve verandering in de zwaartepuntsligging meer bedraagt dan $0,5\%$ van de gemiddelde aërodynamische koorde.

2. Vlootgemiddelden voor massa en zwaartepuntsligging

- i) Voor een vloot of groep vliegtuigen van hetzelfde model en configuratie, mogen een gemiddelde droge vliegmassa en zwaartepuntsligging worden gebruikt voor de gehele vloot, mits de droge vliegmassa's en zwaartepuntsliggingen van de individuele vliegtuigen voldoen aan de in onderstaande paragraaf ii) gegeven toleranties. Voorts zijn de in onderstaande subparagrafen iii), iv) en a) 3 vermelde criteria van toepassing.

ii) Toleranties

A) Indien de droge vliegmassa van een gewogen vliegtuig, of de berekende droge vliegmassa van een vliegtuig in een vloot, een afwijking van meer dan $\pm 0,5\%$ van de maximaal toelaatbare structurele landingsmassa vertoont ten opzichte van de voor de vloot vastgestelde droge vliegmassa, of indien de zwaartepuntsligging een afwijking van meer dan $\pm 0,5\%$ van de gemiddelde aërodynamische koorde vertoont ten opzichte van de voor de vloot vastgestelde ligging, dient dat vliegtuig uit die vloot te worden genomen. Het is toegestaan verschillende vloeten vast te stellen, elk met een andere gemiddelde massa.

B) In gevallen waarin de massa van het vliegtuig binnen de tolerantie blijft voor de droge vliegmassa van de vloot, doch de zwaartepuntsligging buiten de vloottolerantie valt, mag het vliegtuig wel gebruikt worden met toepassing van de betreffende droge vliegmassa voor de vloot, doch met een eigen zwaartepuntsligging.

C) Indien een individueel vliegtuig een materieel, nauwkeurig te omschrijven verschil vertoont met andere vliegtuigen in de vloot (bv. de configuratie van de boordkeuken of van de stoelen), en dit leidt tot overschrijding van de vloottoleranties, dan mag dit vliegtuig deel blijven uitmaken van de vloot mits de massa en/of zwaartepuntsligging van dat vliegtuig op passende wijze worden gecorrigeerd.

D) Vliegtuigen waarvoor geen gemiddelde aërodynamische koorde is gepubliceerd, dienen met hun individuele waarden voor massa en zwaartepuntsligging te worden gebruikt of dienen aan een speciale studie en goedkeuringsprocedure te worden onderworpen.

iii) Gebruik van vlootgemiddelden

A) Na weging van een vliegtuig, of indien een wijziging plaatsvindt in de uitrusting of configuratie van het vlieg-

tuig, dient de exploitant te controleren of het vliegtuig binnen de in bovenstaande subparagraaf 2 ii) nader omschreven toleranties valt.

B) Vliegtuigen die sinds de laatste bepaling van het vlootgemiddelde niet zijn gewogen, mogen wel deel blijven uitmaken van een vloot die met vlootgemiddelden werkt, mits de individuele waarden via berekening worden herzien en deze binnen de in bovenstaande subparagraaf 2 ii) gegeven toleranties blijven. Indien deze individuele waarden niet langer binnen de toleranties vallen, dient de exploitant ofwel nieuwe vlootgemiddelden vast te stellen, die voldoen aan de bepalingen van bovenstaande subparagrafen 2 i) en 2 ii), ofwel de vliegtuigen die niet binnen de grenzen vallen, met hun eigen waarden te gebruiken.

C) Wanneer een exploitant een vliegtuig toevoegt aan een vloot die met vlootgemiddelden werkt, dient hij te controleren d.m.v. wegen of berekening of de werkelijke waarden van dat vliegtuig binnen de in bovenstaande subparagraaf 2 ii) gegeven toleranties vallen.

iv) Om aan bovenstaande subparagraaf 2 i) te voldoen dienen de vlootgemiddelden ten minste aan het einde van vlootmassabepaling opnieuw te worden vastgesteld.

3. Aantal te wegen vliegtuigen om vlootgemiddelden te verkrijgen

- i) Als „n” het aantal vliegtuigen is in een vloot die met vlootgemiddelden werkt, dient de exploitant, in de periode tussen twee vlootmassabepalingen, ten minste het aantal vliegtuigen te wegen dat is aangegeven in onderstaande tabel:

Aantal vliegtuigen in de vloot	MINIMUMAANTAL WEGINGEN
2 of 3	n
4 tot 9	$(n + 3)/2$
10 of meer	$(n + 51)/10$

ii) Bij de selectie van de te wegen vliegtuigen dient te worden gekozen voor de vliegtuigen in de vloot die het langst niet zijn gewogen.

iii) De periode tussen twee vlootmassabepalingen mag niet langer duren dan 48 maanden.

4. Weegprocedure

i) De weging dient te worden uitgevoerd door de fabrikant of door een erkende onderhoudsorganisatie.

ii) Er dienen normale, verantwoorde voorzorgsmaatregelen te worden genomen, zoals:

A) controleren of het vliegtuig en de uitrusting compleet zijn;

B) controleren of de opgetekende vloeistofwaarden juist zijn;

C) ervoor zorgen dat het vliegtuig schoon is; en

D) ervoor zorgen dat de weging in een gesloten gebouw wordt uitgevoerd.

iii) Alle bij het wege gebruikte apparatuur dient naar behoren te worden geijkt en op nul gesteld en dient volgens de instructies van de fabrikant te worden gebruikt. Elke weegschaal dient binnen twee jaar, of binnen de door de fabrikant van de weegapparatuur vastgestelde periode als deze korter is, door de fabrikant, een overheidsinstantie op het gebied van maten en gewichten of een andere daartoe bevoegde organisatie te worden geijkt. De apparatuur dient het mogelijk te maken de massa van het vliegtuig nauwkeurig vast te stellen (zie bijlage 1 bij OPS 1.605, paragraaf a) 4 iii)).

b) *Speciale standaardmassa's voor de verkeerslading*

Naast de standaardmassa's voor passagiers en afgegeven bagage kan de exploitant ook standaardmassa's voor andere soorten lading ter goedkeuring aan de Dienst voorleggen.

c) *Belading van het vliegtuig*

1. De exploitant dient ervoor te zorgen dat de belading van zijn vliegtuigen onder toezicht van deskundig personeel plaatsvindt.
2. De exploitant dient ervoor te zorgen dat de vracht geladen wordt in overeenstemming met de gegevens die voor het berekenen van de massa en het zwaartepunt van het vliegtuig zijn gebruikt.
3. De exploitant dient zich te houden aan aanvullende structurele limieten zoals de breuksterkte van de vloer, de maximaal toelaatbare belasting per strekkende meter, de maximummassa per vrachtruimte, en/of het hoogste aantal zitplaatsen.

d) *Grenzen van de zwaartepuntsligging*

1. Operationele zwaartepuntsomhullende

Tenzij de zitplaatsen worden toegewezen en de invloed van het aantal passagiers per stoelrij, van de vracht in individuele vrachtruimten, en van de brandstof in individuele tanks nauwkeurig in aanmerking wordt genomen bij de zwaartepuntsberekening, dienen operationele marges op de gecertificeerde zwaartepuntsomhullende te worden toegepast. Bij het bepalen van de zwaartepuntsmarges dient rekening te worden gehouden met mogelijke afwijkingen van de veronderstelde ladingsverdeling. Indien sprake is van vrije zitplaatskeuze, dient de exploitant procedures vast te stellen om te garanderen dat het stuurhut- of kajuitpersoneel corrigerend optreedt indien de keuze van zitplaatsen in de lengterichting te eenzijdig is. De zwaartepuntsmarges en bijbehorende operationele procedures, met inbegrip van de aannames met betrekking tot de zitplaatsverdeling van passagiers, dienen voor de Dienst aanvaardbaar te zijn.

2. Zwaartepunt tijdens de vlucht

Aanvullend op bovenstaande subparagraaf d) 1 dient de exploitant aan te tonen dat de procedures volledig rekening houden met de grootst mogelijke zwaartepuntsverschuivingen tijdens de vlucht als gevolg van het heen en weer lopen van de passagiers/bemannings en het verbruik/overpompen van brandstof.

Bijlage 1 bij OPS 1.620 f)

Definitie van het gebied voor vluchten binnen de Europese regio

Binnen het kader van OPS 1.620 f) wordt onder „vluchten binnen de Europese regio, niet zijnde binnenlandse vluchten” verstaan vluchten die worden uitgevoerd binnen het gebied afgebakend door loxodromen tussen de volgende punten:

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

zoals in onderstaande figuur 1 aangegeven:

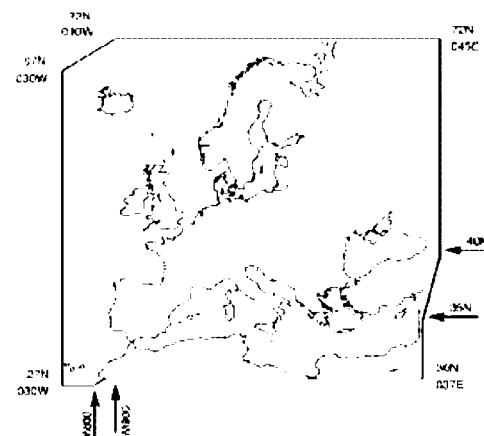


Figure 1 - European region

Figuur 1
De Europese regio

Bijlage 1 bij OPS 1.620 g)

Procedure voor het vaststellen van herziene standaardmassa's voor passagiers en bagage

a) *Passagiers*

1. Steekproefmethode

De gemiddelde massa van passagiers en hun handbagage dient te worden vastgesteld door steekproefsgewijze weging. De selectie van de willekeurige steekproeven dient qua aard en omvang representatief te zijn voor het passagiersaanbod, gelet op de soort vlucht, de vluchtfrequentie op diverse routes, heen-/terugvluchten, het seizoen en de stoelcapaciteit van het vliegtuig.

2. Omvang van de steekproef

Het steekproefplan dient de weging te omvatten van ten minste het grootste van de volgende aantallen passagiers.

- i) Een aantal passagiers berekend uit een voorsteekproef, met gebruik van normale statistische procedures en gebaseerd op een betrouwbaarheidsinterval (nauwkeurigheid) van 1 % voor de gemiddelde massa van alle volwassenen en 2 % voor die van mannen en vrouwen afzonderlijk; en

ii) Voor vliegtuigen met:

- A) een passagierscapaciteit van 40 of meer, een totaal aantal van 2 000 passagiers; of
- B) een passagierscapaciteit van minder dan 40, een totaal aantal van 50 keer de passagierscapaciteit.

3. Passagiersmassa's

Bij de passagiersmassa's dient inbegrepen te zijn de massa van de persoonlijke eigendommen welke de passagiers mee aan boord nemen. Bij het nemen van steekproeven van passagiersmassa's dienen zuigelingen tegelijk met de begeleidende volwassenen te worden gewogen (Zie ook OPS 1620 c), d) en e)).

4. Weegplaats

De plaats waar de weging van passagiers plaatsvindt dient zo dicht mogelijk bij het vliegtuig te worden gekozen, op een zodanig punt dat er weinig kans is op een verandering in de passagiersmassa doordat passagiers persoonlijke eigendommen afgeven of verwerven alvorens aan boord te gaan.

5. Weegapparatuur

De voor het wegen van passagiers te gebruiken apparatuur dient een capaciteit van ten minste 150 kg te hebben. De massa dient te worden aangegeven met een kleinste schaalverdeling van 500 g. De weegapparatuur dient nauwkeurig te zijn tot op 0,5 %, of 200 g indien dit meer is.

6. Registratie van massa's

Voor elke vlucht dienen de massa van de passagiers, de bijbehorende passagierscategorie (d.w.z. man/vrouw/kind) en het vluchtnummer te worden geregistreerd.

b) Afgegeven bagage

De statistische procedure voor het bepalen van herziene standaardmassa's voor bagage op basis van de gemiddelde massa van bagage in de kleinste toelaatbare steekproef is in principe dezelfde als die voor passagiers en als vermeld in subparagraaf a) 1. Voor bagage bedraagt het betrouwbaarheidsinterval (nauwkeurigheid) 1 %. Er dienen ten minste 2 000 stuks afgegeven bagage te worden gewogen.

c) Bepaling van herziene standaardmassa's voor passagiers en geregistreerde bagage

- 1. Om ervoor te zorgen dat het gebruik van herziene standaardmassa's, in plaats van door weging bepaalde massa's, voor passagiers en afgegeven bagage geen nadelige gevolgen heeft voor de vliegveiligheid, dient een statistische analyse te worden uit-

gevoerd. Deze analyse levert gemiddelde massa's op voor passagiers en bagage, naast andere gegevens.

- 2. Op vliegtuigen met 20 of meer passagiersstoelen zijn deze gemiddelden van toepassing als herziene standaardmassa's voor mannen en vrouwen.
- 3. Voor kleinere vliegtuigen dienen herziene standaardmassa's te worden vastgesteld door de gemiddelde passagiersmassa te vermeerderen met:

Aantal passagiersstoelen	Voorgeschreven vermeerdering van de massa
1 t/m 5	16 kg
6 t/m 9	8 kg
10 t/m 19	4 kg

Op vliegtuigen met 30 of meer stoelen mogen herziene (gemiddelde) standaardmassa's voor „alle volwassenen” worden toegepast. Herziene standaardmassa's (gemiddelden) voor afgegeven bagage zijn van toepassing op vliegtuigen met 20 of meer stoelen.

- 4. Het staat exploitanten vrij een gedetailleerd steekproefplan ter goedkeuring bij de Dienst in te dienen en vervolgens een afwijking van de herziene standaardmassa aan te vragen, mits deze afwijkende waarde wordt vastgesteld volgens de in deze bijlage beschreven procedure. Deze afwijkingen dienen ten minste eens per vijf jaar te worden herzien.
- 5. De herziene standaardmassa's voor „alle volwassenen” dienen te worden gebaseerd op een man/vrouw-verhouding van 80/20 voor alle vluchten behalve vakantiecharters, waarbij deze verhouding 50/50 is. Indien een exploitant toestemming wenst te verkrijgen voor het gebruik van een andere verhouding op specifieke routes of vluchten, dienen aan de Dienst gegevens te worden verstrekt waaruit blijkt dat deze andere man/vrouw-verhouding conservatief is en dat de andere verhouding voor ten minste 84 % overeenkomt met de werkelijke man/vrouw-verhoudingen uit een steekproef van ten minste 100 representatieve vluchten.
- 6. De gevonden gemiddelde massa's worden afgerond op het dichtstbijzijnde gehele aantal kg. De massa's van afgegeven bagage worden in voorkomend geval afgerond op het dichtstbijzijnde veelvoud van 0,5 kg.

Bijlage 1 bij OPS 1.625

Massa- en zwaartepuntsdocumentatie

a) Massa- en zwaartepuntsdocumentatie

1. Inhoud

- i) De massa- en zwaartepuntsdocumentatie dient de volgende informatie te bevatten.

- A) De inschrijvingsgegevens van het vliegtuig en het vliegtuigtype.
- B) Het identificatienummer en de datum van de vlucht.
- C) De identiteit van de gezagvoerder.

D) De identiteit van de persoon die het document heeft opgesteld.

E) De droge vliegmassa en het bijbehorende zwaartepunt van het vliegtuig.

F) De massa van de brandstof bij de start en de massa van de brandstof voor de vlucht.

G) De massa van andere verbruiksstoffen dan brandstof.

H) De componenten van de lading met inbegrip van passagiers, bagage, vracht en ballast.

I) De startmassa, de landingsmassa en de massa zonder brandstof.

J) De verdeling van de lading.

K) De van toepassing zijnde liggingen van het zwaartepunt; en

L) de grenswaarden van massa en zwaartepuntsligging.

ii) Behoudens goedkeuring van de Dienst mag een exploitant een deel van deze gegevens weglaten uit de massa- en zwaartepuntsdocumentatie.

2. Wijzigingen op het laatste moment

Alle laatste-momentswijzigingen die zich voordoen na voltooiing van de massa- en zwaartepuntsdocumentatie dienen aan de gezagvoerder te worden gemeld en dienen in de documentatie te worden opgetekend. Het vluchthandboek dient aan te geven in hoeverre het aantal passagiers of de hoeveelheid lading in het vrachtruim op het laatste moment mag worden gewijzigd om te worden aangemerkt als een laatste-minuutswijziging. Indien deze hoeveelheid wordt overschreden, dient de massa- en zwaartepuntsdocumentatie opnieuw te worden opgesteld.

b) Geautomatiseerde systemen

Indien de massa- en zwaartepuntsdocumentatie door een geautomatiseerd massa- en zwaartepuntstelsel wordt gegenereerd, dient de exploitant de juistheid van de verkregen gegevens te verifiëren. Hij dient een systeem vast te stellen om te controleren of het geautomatiseerd systeem wijzigingen in de invoer naar behoren verwerkt en of het systeem steeds correct functioneert, door de verkregen gegevens te verifiëren met tussenpozen van ten hoogste zes maanden.

c) Boordsystemen voor massa en zwaartepunt

De exploitant dient de toestemming van de Dienst te verkrijgen indien hij een boordcomputer voor massa- en zwaartepuntsberekeningen wenst te gebruiken als primaire bron bij de vluchtvoorbereiding.

d) Datalink

Indien de massa- en zwaartepuntsdocumentatie via een zogenaamde datalink naar de vliegtuigen wordt gestuurd, dient een kopie van de definitieve massa- en zwaartepuntsdocumentatie zoals die door de gezagvoerder is geaccepteerd, beschikbaar te zijn op de grond.

SUBDEEL K

INSTRUMENTEN EN APPARATUUR

OPS 1.630

Algemene inleiding

a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat een vlucht niet wordt ondernomen tenzij de volgens dit subdeel vereiste instrumenten en apparatuur:

1. goedgekeurd zijn, tenzij anders vermeld in subparagraaf c), en geïnstalleerd conform de daarop van toepassing zijnde eisen, met inbegrip van de minimumprestatienorm en de operationele en luchtwaardigheidsvoorschriften; en
2. in bedrijfsklare toestand verkeren voor de uit te voeren vluchtsoort, tenzij anders vermeld in de MEL (zie OPS 1.030).

b) De minimumprestatienormen voor instrumenten en apparatuur zijn die welke worden voorgeschreven in de toepasselijke Joint Technical Standard Orders (JTSO) zoals vermeld in JAR-TSO, tenzij andere prestatienormen worden voorgeschreven in de operationele en luchtwaardigheidsvoorschriften. Instrumenten en apparatuur die op de datum van invoering van OPS aan andere ontwerp- en prestatiespecificaties dan JTSO voldoen, mogen in gebruik blijven of worden geïnstalleerd, tenzij in dit subdeel aanvullende eisen worden gesteld. Instrumenten en apparatuur die reeds goedgekeurd zijn behoeven niet te voldoen aan een herziene JTSO of een andere herziene specificatie, tenzij voorschriften met terugwerkende kracht worden ingesteld.

c) Voor de volgende zaken is geen goedkeuring vereist.

1. De in OPS 1.635 genoemde smeltveiligheden.
2. De in OPS 1.640 a) 4 genoemde (elektrische) zaklantaarns.
3. Het nauwkeurige uurwerk als genoemd in OPS 1.650 b) en 1.652 b).
4. De in OPS 1.652 n) genoemde kaarthouder.
5. De in OPS 1.745 genoemde verbandtrommels (voor EHBO).
6. De in OPS 1.755 genoemde medische nooduitrusting.
7. De in OPS 1.810 genoemde megafoons.
8. De in OPS 1.835 a) en c) genoemde nooduitrusting en noodsein-vuurwerkbenodigdheden; en
9. de in OPS 1.840 genoemde zeeankers en uitrusting voor het aanmeren, verankeren of manoeuvreren van water- en amfibievliegtuigen op het water.

d) Indien het de bedoeling is dat een lid van het stuurhutpersoneel een bepaald uitrustingsstuk tijdens de vlucht vanaf diens werkplek gebruikt, dienen deze uitrustingsstukken gemakkelijk vanaf die werkplek bediend te kunnen worden. Wanneer één apparaat door meerdere leden van het stuurhutpersoneel moet worden gebruikt, dient het zodanig geïnstalleerd te worden dat het gemakkelijk bediend kan worden vanaf elke werkplek waar bediening van het apparaat is vereist.

- e) Instrumenten die door een willekeurig lid van het stuurhutpersoneel worden gebruikt, dienen zo te zijn opgesteld dat die persoon de aanwijzingen gemakkelijk vanaf zijn werkplek kan zien, en daarbij zo weinig mogelijk af hoeft te wijken van de houding en kijkrichting die hij normaal inneemt als hij voorwaarts langs de vliegbaan kijkt. Als een enkel instrument is vereist in een vliegtuig dat door meer dan één stuurhutpersoneelslid wordt bediend, dient dit zo geïnstalleerd te zijn dat het instrument zichtbaar is vanaf elke toepasselijke werkplek van het stuurhutpersoneel.

OPS 1.635

Smeltveiligheden

De exploitant mag geen vluchten uitvoeren met een vliegtuig waarin smeltveiligheden worden gebruikt tenzij er een aantal reservesmeltveiligheden aanwezig is voor gebruik tijdens de vlucht gelijk aan 10 % van het aantal smeltveiligheden van elke grenswaarde, met een minimum van drie voor elke grenswaarde.

OPS 1.640

Luchtvaartuiglichten

De exploitant mag geen vluchten uitvoeren met een vliegtuig tenzij het is uitgerust met:

- a) Voor vluchten overdag:
1. anti-botsingslichten;
 2. door het elektrische systeem van het vliegtuig gevoede verlichting welke zorgt voor een afdoende verlichting van alle instrumenten en apparatuur die essentieel zijn voor het veilige gebruik van het vliegtuig;
 3. door het elektrische systeem van het vliegtuig gevoede verlichting welke zorgt voor verlichting in alle passagierscompartimenten; en
 4. een zaklantaarn voor elk vereist lid van het stuurhutpersoneel, welke gemakkelijk bereikbaar is voor de bemanningsleden wanneer zij op hun eigen werkplek zitten.
- b) Voor vluchten bij nacht, naast de in bovenstaande paragraaf a) vermelde uitrusting:
1. navigatie/positielichten; en
 2. twee landingslichten of een enkel licht bestaande uit twee gloeidraden die onafhankelijk van elkaar van stroom worden voorzien; en
 3. de verlichting die nodig is om te voldoen aan internationale voorschriften ter voorkoming van botsingen op zee indien het vliegtuig een water- of amfibievliegtuig is.

OPS 1.645

Ruitenwissers

De exploitant mag geen vluchten uitvoeren met een vliegtuig met een maximum gecertificeerde startmassa van 5 700 kg of meer tenzij het bij elke pilootwerkplek voorzien is van een ruitenwisser of gelijkwaardige inrichting om een deel van de voorruit vrij van neerslag te houden.

OPS 1.650

VFR-vluchten bij dag — Vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur

De exploitant mag overdag geen VFR-vluchten uitvoeren tenzij het vliegtuig is uitgerust met de in de volgende subparagrafen vermelde vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur en, voor zover van toepassing, wordt voldaan aan de daarin vermelde voorwaarden.

- a) Een magnetisch kompas.
- b) Een nauwkeurig uurwerk dat de tijd aangeeft in uren, minuten en seconden.
- c) Een gevoelige barometrische hoogtemeter die de hoogte in voeten aangeeft en een tweede schaalverdeling in hectopascal/millibar heeft, welke verstelbaar is voor elke barometrische druk welke naar verwachting tijdens de vlucht zal worden ingesteld.
- d) Een vliegsnelheidsmeter met een schaal in knopen.
- e) Een variometer.
- f) Een bocht- en slipaanwijzer, of bochtcoördinator met ingebouwde slipaanwijzer.
- g) Een dwars- en langshellingsaanwijzer (of kunstmatige horizon).
- h) Een gestabiliseerde richtingsaanwijzer; en
- i) een voorziening in de stuurhut die de buitentemperatuur aangeeft in graden Celsius.
- j) Voor vluchten die niet langer duren dan 60 minuten, waarvan de start en de landing op hetzelfde luchtvaartterrein plaatsvinden, en welke binnen 50 NM van dat luchtvaartterrein blijven, mogen alle in bovenstaande subparagrafen f), g) en h) alsmede in onderstaande subparagrafen k) 4, k) 5 en k) 6 voorgeschreven instrumenten worden vervangen door ofwel een bocht- en slipaanwijzer, of een bochtcoördinator met ingebouwde slipaanwijzer, of zowel een dwars- en langshellingsaanwijzer (kunstmatige horizon) als een slipaanwijzer.
- k) Wanneer er twee piloten zijn vereist, dient de werkplek van de tweede piloot te zijn voorzien van de volgende aparte instrumenten.
 1. Een gevoelige barometrische hoogtemeter die de hoogte in voeten aangeeft en een tweede schaalverdeling in hectopascal/millibar heeft, welke verstelbaar is voor elke barometrische druk welke naar verwachting tijdens de vlucht zal worden ingesteld.
 2. Een vliegsnelheidsmeter met een schaal in knopen.
 3. Een variometer.
 4. Een bocht- en slipaanwijzer, of bochtcoördinator met ingebouwde slipaanwijzer.
 5. Een dwars- en langshellingsaanwijzer (of kunstmatige horizon); en
 6. een gestabiliseerde richtingsaanwijzer.
- l) Elk systeem voor het aanwijzen van de vliegsnelheid dient te zijn voorzien van pitotbuisverwarming of gelijkwaardige inrichting ter voorkoming van slechte werking als gevolg van condensatie of ijsvorming, voor:
 1. vliegtuigen met een maximum gecertificeerde startmassa van meer dan 5 700 kg of met een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van meer dan negen zitplaatsen;

2. voor vliegtuigen waarvoor het individuele Bewijs van Luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 april 1999.
- m) De eis van dubbele instrumenten houdt tevens in dat elke piloot over afzonderlijke afleesvensters beschikt, alsmede afzonderlijke keuzeschakelaars of andere toebehoren indien van toepassing.
- n) Alle vliegtuigen dienen te zijn voorzien van een inrichting die aangeeft wanneer de stroomvoorziening naar de vereiste vlieg-instrumenten onvoldoende is; en
- o) alle vliegtuigen met samendrukbaarheidsbeperkingen welke niet op andere wijze worden aangegeven door de vereiste vliegsnelheidsmeters, dienen te zijn voorzien van een Machmeter op de werkplek van elke piloot.

OPS 1.652

IFR- of nachtvluchten — Vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur

De exploitant mag IFR-vluchten of VFR-vluchten bij nacht alleen dan uitvoeren wanneer het vliegtuig is uitgerust met de in de volgende subparagrafen vermelde vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur en, voor zover van toepassing, wordt voldaan aan de daarin vermelde voorwaarden.

- a) Een magnetisch kompas.
- b) Een nauwkeurig uurwerk dat de tijd aangeeft in uren, minuten en seconden.
- c) Twee gevoelige barometrische hoogtemeters die de hoogte in voeten aangeven en ieder een tweede schaalverdeling in hectopascal/millibar hebben, welke verstelbaar is voor elke barometrische druk welke naar verwachting tijdens de vlucht zal worden ingesteld.
- d) Een systeem dat de vliegsnelheid aangeeft en is voorzien van pitotbuisverwarming of gelijkwaardige inrichting ter voorkoming van storing vanwege condensatie of ijsvorming, met inbegrip van een waarschuwinginrichting in geval van storing in de pitotbuisverwarming. De verplichting om een inrichting te hebben dat waarschuwt in geval van storing in de pitotbuisverwarming geldt niet voor vliegtuigen met een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van negen of minder of een maximum gecertificeerde startmassa van 5 700 kg of minder en waarvoor een individueel Bewijs van Luchtwaardigheid is afgegeven vóór 1 april 1998.
- e) Een variometer.
- f) Een bocht- en slipaanwijzer.
- g) Een dwars- en langshellingsaanwijzer (of kunstmatige horizon).
- h) Een gestabiliseerde richtingsaanwijzer.
- i) Een voorziening in de stuurhut dat de buitentemperatuur in graden Celsius aangeeft.
- j) Twee onafhankelijke statische-druksystemen. Voor propellervliegtuigen met een maximum gecertificeerde startmassa van 5 700 kg of minder kan echter worden volstaan met één statische-druksysteem en één andere bron voor de statische druk.
- k) Wanneer er twee piloten zijn vereist, dient de werkplek van de tweede piloot te zijn voorzien van de volgende aparte instrumenten.
1. Een gevoelige drukhoogtemeter die de hoogte in voeten aangeeft en een tweede schaalverdeling in hectopascal/millibar heeft, welke verstelbaar is voor elke barometrische druk welke naar verwachting tijdens de vlucht zal worden ingesteld, dit mag één van de twee volgens bovenstaande subparagraaf c) vereiste hoogtemeters zijn.
 2. Een systeem dat de vliegsnelheid aangeeft en is voorzien van pitotbuisverwarming of gelijkwaardige inrichting ter voorkoming van storing vanwege condensatie of ijsvorming, met inbegrip van een waarschuwinginrichting in geval van storing in de pitotbuisverwarming. De verplichting om een inrichting te hebben dat waarschuwt in geval van storing in de pitotbuisverwarming geldt niet voor vliegtuigen met een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van negen of minder of een maximum gecertificeerde startmassa van 5 700 kg of minder en waarvoor een individueel Bewijs van Luchtwaardigheid is afgegeven vóór 1 april 1998.
 3. Een variometer.
 4. Een bocht- en slipaanwijzer.
 5. Een dwars- en langshellingsaanwijzer (of kunstmatige horizon); en
 6. een gestabiliseerde richtingsaanwijzer.
- l) Vliegtuigen met een maximum gecertificeerde startmassa van meer dan 5 700 kg of met een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van meer dan negen stoelen dienen tevens te zijn voorzien van een (enkele) reservedwars- en langshellingsaanwijzer (kunstmatige horizon), welke vanuit beide bestuurdersstoelen kan worden gebruikt en welke:
1. onder normale bedrijfsomstandigheden permanent wordt gevoed en, na volledig uitvallen van het normale elektriciteitsvoorzieningssysteem, wordt gevoed vanuit een stroombron die onafhankelijk is van het normale elektriciteitsvoorzieningssysteem;
 2. na volledig uitvallen van de normale elektriciteitsvoorziening ten minste 30 minuten betrouwbaar blijft werken, rekening houdend met andere behoeften naar stroom die ten laste van de noodstroomvoorziening komen en met de operationele procedures;
 3. onafhankelijk werkt van alle andere dwars- en langshellingsystemen;
 4. na volledig uitvallen van de normale elektriciteitsvoorziening automatisch werkt; en
 5. tijdens alle fasen van de vlucht voldoende verlicht is,
- behalve voor vliegtuigen met een maximum gecertificeerde startmassa van 5 700 kg of minder welke reeds op 1 april 1995 in een lidstaat waren geregistreerd, en waarvan het instrumentenpaneel van de gezagvoerder is voorzien van een reservedwars- en langshellingsaanwijzer.
- m) Om te voldoen aan bovenstaande subparagraaf l) dient het voor het stuurhutpersoneel volledig duidelijk te zijn wanneer de volgens die subparagraaf vereiste reservedwars- en langshellingsaanwijzer wordt gevoed door de noodstroomvoorziening. Als de reservedwars- en langshellingsaanwijzer zijn eigen afzonderlijke elektriciteitsvoorziening heeft, dient er een bijbehorende aanwijzing te zijn, ofwel op het instrument zelf of op het instrumentenpaneel, dat deze voorziening in gebruik is. Aan dit voorschrift dient uiterlijk op 1 april 2000 te zijn voldaan.
- n) Een kaarthouder die zo is opgesteld dat de kaart makkelijk leesbaar is en welke tijdens nachtvluchten verlicht kan worden.

- o) Indien de reservedwars- en langshellingsaanwijzer is geïnstalleerd en bruikbaar is voor stamp- en rolhoeken van 360°, mogen de bocht- en slipaanwijzers worden vervangen door slipaanwijzers. Bruikbaar betekent in dit verband dat het systeem blijft werken tot aan stamp- en rolhoeken van 360°, en niet gaat tuimelen.
- p) Wanneer dubbele instrumenten zijn vereist, houdt dit in dat voor elke piloot afzonderlijke weergavepanelen/beeldschermen zijn vereist, alsmede afzonderlijke keuzeschakelaars of andere bijbehorende apparatuur indien van toepassing.
- q) Alle vliegtuigen dienen te zijn voorzien van een inrichting die aangeeft wanneer de stroomvoorziening naar de vereiste vlieg-instrumenten onvoldoende is; en
- r) alle vliegtuigen met samendrukbaarheidsbeperkingen welke niet op andere wijze worden aangegeven door de vereiste vliegsnelheids-meters, dienen te zijn voorzien van een Machmeter op de werkplek van elke piloot.

OPS 1.655

Aanvullende uitrusting voor IFR-vluchten of nachtvluchten met één piloot

De exploitant mag geen IFR-vluchten uitvoeren met één piloot tenzij het vliegtuig is uitgerust met een automatische piloot die ten minste in staat is om een vaste hoogte en koers aan te houden.

OPS 1.660

Hoogtemeldingssysteem

De exploitant mag geen gebruik maken van een vliegtuig met schroef-turbinemotoren met een maximum gecertificeerde startmassa van meer dan 5 700 kg of een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van meer dan negen stoelen, of van een vliegtuig met straalmotoren, tenzij dit is voorzien van een hoogtemeldingssysteem dat in staat is:

1. het stuurhutpersoneel te waarschuwen wanneer in de loop van een stijg- of daalvlucht een vooraf gekozen hoogte wordt genaderd; en
2. het stuurhutpersoneel te waarschuwen door middel van ten minste een geluidssignaal, wanneer de vooraf ingestelde hoogte in op- of neerwaartse richting wordt overschreden,

met uitzondering van vliegtuigen met een maximum gecertificeerde startmassa van 5 700 kg of minder en een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van meer dan negen waarvoor het individuele Bewijs van Luchtwaardigheid is afgegeven vóór 1 april 1972 en welke op 1 april 1995 reeds in een lidstaat waren ingeschreven.

OPS 1.665

Installatie ter voorkoming van botsingen met het terrein

- a) De exploitant mag geen gebruik maken van een vliegtuig met turbomotor(en) met:
 1. een maximum gecertificeerde startmassa van meer dan 15 000 kg of een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van meer dan 30; of

2. een maximum gecertificeerde startmassa van meer dan 5 700 kg of een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van meer dan negen na 1 januari 1999;

tenzij het is uitgerust met een installatie ter voorkoming van botsingen met het terrein.

- b) De volgens deze paragraaf vereiste installatie ter voorkoming van botsingen met het terrein dient het stuurhutpersoneel automatisch, door middel van geluidssignalen welke met visuele signalen mogen worden aangevuld, tijdig en duidelijk op de hoogte te stellen van daalsnelheid, nabijheid van de grond, hoogteverlies na de start of doorstart, onjuiste landingsconfiguratie en negatieve afwijkingen ten opzichte van het glijpad.

OPS 1.668

Boordinstallatie ter voorkoming van botsingen

De exploitant mag geen gebruik maken van een vliegtuig met turbine-motor(en) met:

1. een maximum gecertificeerde startmassa van meer dan 15 000 kg of met een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van meer dan 30 na 1 januari 2000;
2. een maximum gecertificeerde startmassa van meer dan 5 700 kg, doch niet meer dan 15 000 kg, of met een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van meer dan 19, doch niet meer dan 30, na 1 januari 2005;

tenzij het is uitgerust met een boordinstallatie ter voorkoming van botsingen met een prestatieniveau van ten minste ACAS II.

OPS 1.670

Weerradarapparatuur aan boord

- a) De exploitant mag geen gebruik maken van:

1. een vliegtuig met drukkajuit; of
2. een vliegtuig zonder drukkajuit met een maximum gecertificeerde startmassa van meer dan 5 700 kg; of
3. een vliegtuig zonder drukkajuit met een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van meer dan negen zitplaatsen na 1 april 1999,

tenzij het vliegtuig — telkens wanneer het bij nacht of onder instrument-weersomstandigheden wordt gebruikt in gebieden waar zich naar verwachting langs de route onweersbuien of andere potentieel gevaarlijke, binnen de detectieresolutiegrenzen van boordweerradar vallende weersomstandigheden kunnen voordoen — is voorzien van een weerradarinstallatie aan boord.

- b) Voor propellervliegtuigen met drukkajuit en een maximum gecertificeerde startmassa van niet meer dan 5 700 kg en een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van niet meer dan negen zitplaatsen, kan de Dienst toestemming geven de weerradarapparatuur te vervangen door andere apparatuur welke in staat is tot het waarnemen van onweersbuien of andere potentieel gevaarlijke, binnen de detectieresolutiegrenzen van boordweerradar vallende weersomstandigheden.

OPS 1.675

Apparatuur voor vluchtuitvoering bij mogelijke ijsvorming

- a) De exploitant mag een vliegtuig niet gebruiken onder verwachte of daadwerkelijke ijsafzettingsomstandigheden, tenzij het is gecertificeerd en uitgerust om onder dergelijke omstandigheden te worden gebruikt.
- b) De exploitant mag een vliegtuig niet gebruiken onder verwachte of daadwerkelijke ijsafzettingsomstandigheden, tenzij het is uitgerust met een lichtinstallatie of andere voorziening om de ijsafzetting waar te nemen. De te gebruiken verlichting dient zodanig te zijn dat deze geen schittering of weerspiegeling veroorzaakt welke bemanningsleden zouden kunnen hinderen bij de uitvoering van hun taken.

OPS 1.680

Apparatuur voor het bespeuren van kosmische straling

De exploitant dient ervoor te zorgen dat vliegtuigen bedoeld voor gebruik boven 15 000 m (49 000 voet) zijn uitgerust met een instrument dat doorlopend de intensiteit van de ontvangen kosmische straling (d.w.z. de som van de ioniserende en neutronenstraling afkomstig van de melkweg en de zon) en de cumulatieve dosis op elke vlucht meet en aangeeft.

OPS 1.685

Intercominstallatie voor het stuurhutpersoneel

De exploitant mag geen gebruik maken van een vliegtuig waarvoor een stuurhutbemanning van meer dan één persoon is vereist tenzij het is uitgerust met een intercominstallatie voor het stuurhutpersoneel, met inbegrip van koptelefoons en microfoons (geen handmicrofoons), voor gebruik door alle stuurhutpersoneelsleden, met dien verstande dat voor vliegtuigen die op 1 april 1995 in een lidstaat waren ingeschreven en waarvoor het individuele Bewijs van Luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven vóór 1 april 1975, een intercominstallatie voor het stuurhutpersoneel is vereist per 1 april 2002.

OPS 1.690

Intercominstallatie voor bemanningsleden

- a) De exploitant mag geen gebruik maken van een vliegtuig met een maximum gecertificeerde startmassa van meer dan 15 000 kg of een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van meer dan 19 tenzij het is uitgerust met een intercominstallatie voor bemanningsleden, met uitzondering van vliegtuigen waarvoor het individuele Bewijs van Luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven vóór 1 april 1965 en die op 1 april 1995 reeds in een lidstaat waren ingeschreven.
- b) De volgens deze paragraaf vereiste intercominstallatie voor bemanningsleden dient:
 1. onafhankelijk te werken van de omroepinstallatie, met uitzondering van portofoons, koptelefoons, microfoons, keuzeschakelaars en signaalgevers;
 2. de communicatie in beide richtingen mogelijk te maken tussen de stuurhut en:
 - i) elk passagierscompartiment;
 - ii) elke boordkeuken die niet op een passagiersdek is gelegen; en

iii) elk afgelegen bemanningscompartiment dat niet op het passagiersdek is gelegen en niet gemakkelijk toegankelijk is vanuit een passagierscompartiment;

3. gemakkelijk bereikbaar te zijn vanaf elke vereiste werkplek van het stuurhutpersoneel in de stuurhut;
4. gemakkelijk bereikbaar te zijn op de vereiste werkplekken van het kajuitpersoneel nabij elke of elk paar gelijkvloerse nooduitgang(en);
5. te zijn voorzien van een meldingssysteem bestaande uit geluidsen lichtsignalen waarmee het stuurhutpersoneel het kajuitpersoneel kan waarschuwen en omgekeerd;
6. een voorziening te hebben waarmee de ontvanger van een oproep kan bepalen of er sprake is van een normale oproep of een noodoproep; en
7. op de grond de communicatie mogelijk te maken tussen het grondpersoneel en ten minste twee leden van het stuurhutpersoneel.

OPS 1.695

Omroepinstallatie

- a) De exploitant mag geen gebruik maken van een vliegtuig met een maximaal toegestane passagierscapaciteit van meer dan 19 tenzij deze is voorzien van een omroepinstallatie.
- b) De volgens deze paragraaf vereiste omroepinstallatie dient:
 1. onafhankelijk te werken van de intercominstallaties met uitzondering van portofoons, koptelefoons, microfoons, keuzeschakelaars en signaalgevers;
 2. gemakkelijk bereikbaar te zijn voor direct gebruik vanaf elke vereiste werkplek van het stuurhutpersoneel;
 3. voor elke vereiste gelijkvloerse passagiersnooduitgang waarnaast een zitplaats voor kajuitpersoneel is gelegen, voorzien te zijn van een microfoon welke gemakkelijk bereikbaar is voor het zittende bemanningslid, met dien verstande dat volstaan kan worden met één microfoon voor meer dan een uitgang, mits de uitgangen zo dicht bij elkaar liggen dat mondelinge communicatie tussen de zittende leden van het kajuitpersoneel zonder hulpmiddelen mogelijk is;
 4. binnen 10 seconden te kunnen worden gebruikt door een lid van het kajuitpersoneel op elk van de werkplekken in het compartiment van waaruit het voor gebruik toegankelijk is; en
 5. hoorbaar en verstaanbaar te zijn op alle passagiersstoelen, toiletten, en zitplaatsen en werkplekken voor het kajuitpersoneel.

OPS 1.700

Stuurhutgeluidsopnameapparatuur-1

- a) De exploitant mag geen gebruik maken van een vliegtuig waarvoor het individuele Bewijs van Luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 april 1998, en dat
 1. door meer dan één turbinemotor wordt aangedreven en een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie heeft van meer dan negen; of

2. een maximum gecertificeerde startmassa heeft van meer dan 5 700 kg,

tenzij het is voorzien van een stuurhutgeluidsopnameapparaat met tijds aanduiding welke opnamen maakt van:

- i) mondelinge radioberichten die vanuit de stuurhut verzonden of daar ontvangen zijn;
 - ii) de auditieve omgeving van de stuurhut, met inbegrip van een ononderbroken opname van de geluidssignalen welke worden ontvangen van elke in gebruik zijnde, aan een galg of statief bevestigde of in een masker gemonteerde microfoon;
 - iii) de mondelinge communicatie tussen leden van het stuurhutpersoneel in de stuurhut via de intercominstallatie van het vliegtuig;
 - iv) de stem- of geluidssignalen ter identificatie van navigatie- of naderingshulpmiddelen welke naar een koptelefoon of luidspreker worden doorgeleid; en
 - v) de mondelinge mededelingen van leden van het stuurhutpersoneel in de stuurhut via de omroepinstallatie, indien geïnstalleerd.
- b) Het stuurhutgeluidsopnameapparaat dient op zijn minst in staat te zijn de informatie te bewaren die gedurende de laatste twee uren is opgenomen, met dien verstande dat voor vliegtuigen met een maximum gecertificeerde startmassa van 5 700 kg of minder deze periode mag worden verminderd tot 30 minuten.
- c) Het stuurhutgeluidsopnameapparaat dient automatisch te beginnen met opnemen voordat het vliegtuig zich op eigen kracht voortbeweegt en door te gaan met opnemen tot het moment dat de vlucht is beëindigd en het vliegtuig zich niet langer op eigen kracht kan voortbewegen. Bovendien moet het stuurhutgeluidsopnameapparaat, voor zover de stroomvoorziening dat toelaat, zo vroeg mogelijk beginnen met opnemen tijdens de stuurhutcontroles vóór het starten van de motor(en) aan het begin van de vlucht tot aan de stuurhutcontroles direct na het uitschakelen van de motor(en) aan het einde van de vlucht.
- d) Het stuurhutgeluidsopnameapparaat dient te zijn voorzien van een hulpmiddel dat het mogelijk maakt om het apparaat in water op te sporen.
- e) In verband met de bepalingen van deze paragraaf mag in vliegtuigen met een maximum gecertificeerde startmassa van 5 700 kg of minder het stuurhutgeluidsopnameapparaat worden gecombineerd met de vluchtgegevensschrijver.
- f) Een vliegtuig mag een vlucht ondernemen terwijl het volgens dit deel vereiste stuurhutgeluidsopnameapparaat niet werkt, mits:
1. het redelijkerwijs niet mogelijk is om het stuurhutgeluidsopnameapparaat te repareren of te vervangen vóór aanvang van de vlucht;
 2. het vliegtuig niet meer dan acht achtereenvolgende vluchten uitvoert zonder werkend stuurhutgeluidsopnameapparaat;
 3. er niet meer dan 72 uren zijn verstreken sinds werd geconstateerd dat het stuurhutgeluidsopnameapparaat niet werkte; en

4. alle verplicht aanwezige vluchtgegevensschrijvers functioneren, tenzij deze zijn gecombineerd met een stuurhutgeluidsopnameapparaat.

OPS 1.705

Stuurhutgeluidsopnameapparatuur-2

- a) Na 1 april 2000 mag een exploitant geen gebruik maken van een vliegtuig met meer dan één turbinemotor waarvoor het individuele Bewijs van Luchtwaardigheid voor het eerst werd afgegeven op of na 1 januari 1990 tot en met 31 maart 1998, met een maximum gecertificeerde startmassa van 5 700 kg of minder en een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van meer dan negen, tenzij het is uitgerust met een stuurhutgeluidsopnameapparaat die opnamen maakt van:
1. mondelinge radioberichten die vanuit de stuurhut verzonden of daar ontvangen zijn;
 2. de auditieve omgeving van de stuurhut, met inbegrip van, voor zover mogelijk, een ononderbroken opname van de geluidssignalen welke worden ontvangen van elke in gebruik zijnde, aan een galg of statief bevestigde of in een masker gemonteerde microfoon;
 3. de mondelinge communicatie tussen leden van het stuurhutpersoneel in de stuurhut via de intercominstallatie van het vliegtuig;
 4. de stem- of geluidssignalen ter identificatie van navigatie- of naderingshulpmiddelen welke naar een koptelefoon of luidspreker worden doorgeleid; en
 5. de mondelinge mededelingen van leden van het stuurhutpersoneel in de stuurhut via de omroepinstallatie, indien geïnstalleerd.
- b) Het stuurhutgeluidsopnameapparaat dient in staat te zijn ten minste de informatie die is opgenomen gedurende de laatste 30 gebruiksm minuten te bewaren.
- c) Het stuurhutgeluidsopnameapparaat dient te beginnen met opnemen voordat het vliegtuig zich op eigen kracht voortbeweegt en door te gaan met opnemen tot de vlucht is beëindigd en het vliegtuig zich niet langer op eigen kracht kan voortbewegen. Bovendien moet het stuurhutgeluidsopnameapparaat, voor zover de stroomvoorziening dat toelaat, zo vroeg mogelijk beginnen met opnemen tijdens de stuurhutcontroles voor aanvang van de vlucht tot aan de stuurhutcontroles direct na het uitschakelen van de motor(en) aan het einde van de vlucht.
- d) Het stuurhutgeluidsopnameapparaat dient te zijn voorzien van een hulpmiddel dat het mogelijk maakt om het apparaat in water op te sporen.
- e) Een vliegtuig mag worden ingezet terwijl het volgens dit deel vereiste stuurhutgeluidsopnameapparaat niet werkt, mits:
1. het redelijkerwijs niet mogelijk is om het stuurhutgeluidsopnameapparaat te repareren of te vervangen vóór aanvang van de vlucht;

2. het vliegtuig niet meer dan acht achtereenvolgende vluchten uitvoert zonder werkend stuurhutgeluidsopnameapparaat;

3. er niet meer dan 72 uren zijn verstreken sinds werd geconstateerd dat het stuurhutgeluidsopnameapparaat niet werkte; en

4. alle verplicht aanwezige vluchtgegevensschrijvers functioneren, tenzij deze zijn gecombineerd met een stuurhutgeluidsopnameapparaat.

OPS 1.710

Stuurhutgeluidsopnameapparatuur-3

a) De exploitant mag geen gebruik maken van een vliegtuig met een maximum gecertificeerde startmassa van meer dan 5 700 kg waarvoor het individuele Bewijs van Luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven vóór 1 april 1998 tenzij het is voorzien van een stuurhutgeluidsopnameapparaat die opnamen maakt van:

1. mondelinge radioberichten die vanuit de stuurhut verzonden of daar ontvangen zijn;

2. de auditieve omgeving van de stuurhut;

3. de mondelinge communicatie tussen leden van het stuurhutpersoneel in de stuurhut via de intercominstallatie van het vliegtuig;

4. de stem- of geluidssignalen ter identificatie van navigatie- of naderingshulpmiddelen welke naar een koptelefoon of luidspreker worden doorgeleid; en

5. de mondelinge mededelingen van leden van het stuurhutpersoneel in de stuurhut via de omroepinstallatie, indien geïnstalleerd.

b) Het stuurhutgeluidsopnameapparaat dient in staat te zijn ten minste de informatie die is opgenomen gedurende de laatste 30 gebruiksm minuten te bewaren.

c) Het stuurhutgeluidsopnameapparaat dient te beginnen met opnemen voordat het vliegtuig zich op eigen kracht voortbeweegt en door te gaan met opnemen tot de vlucht is beëindigd en het vliegtuig zich niet langer op eigen kracht kan voortbewegen.

d) Het stuurhutgeluidsopnameapparaat dient te zijn voorzien van een hulpmiddel dat het mogelijk maakt om het apparaat in water op te sporen.

e) Een vliegtuig mag worden ingezet terwijl het volgens dit deel vereiste stuurhutgeluidsopnameapparaat niet werkt, mits:

1. het redelijkerwijs niet mogelijk is om het stuurhutgeluidsopnameapparaat te repareren of te vervangen vóór aanvang van de vlucht;

2. het vliegtuig niet meer dan acht achtereenvolgende vluchten uitvoert zonder werkend stuurhutgeluidsopnameapparaat;

3. er niet meer dan 72 uren zijn verstreken sinds werd geconstateerd dat het stuurhutgeluidsopnameapparaat niet werkte; en

4. alle verplicht aanwezige vluchtgegevensschrijvers functioneren.

OPS 1.715

Vluchtgegevensschrijvers-1

a) De exploitant mag geen gebruik maken van een vliegtuig waarvoor het individuele Bewijs van Luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 april 1998, en dat

1. door meer dan een turbinemotor wordt aangedreven en een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie heeft van meer dan negen; of

2. een maximum gecertificeerde startmassa heeft van meer dan 5 700 kg,

tenzij het is voorzien van een vluchtgegevensschrijver welke gegevens digitaal opneemt en opslaat en die het mogelijk maakt die gegevens gemakkelijk uit het opslagmedium op te vragen.

b) De vluchtgegevensschrijver dient in staat te zijn ten minste de gegevens die zijn opgenomen gedurende de laatste 25 gebruiksuren te bewaren, met dien verstande dat voor vliegtuigen met een maximum gecertificeerde startmassa van 5 700 kg of minder deze periode mag worden verminderd tot 10 uren.

c) De vluchtgegevensschrijver dient opnamen met tijdsaanduiding te maken van:

1. de parameters benodigd voor het bepalen van de hoogte, vliegsnelheid, koers, versnelling, stamp- en rolstand, het verzenden van radioberichten, de stuwkracht of het vermogen van elke motor, de configuratie van draagkracht- en weerstandreguleringssystemen, de luchttemperatuur, het gebruik van automatische besturingssystemen en de invalshoek;

2. voor vliegtuigen met een maximum gecertificeerde startmassa van meer dan 27 000 kg, de extra parameters benodigd voor het bepalen van de standen van de primaire besturingsinrichtingen en de hoogteroertrim, de radiohoogte en primaire navigatie-informatie welke aan het stuurhutpersoneel wordt getoond, de stuurhutwaarschuwingen en de stand van het onderstel; en

3. voor de hierboven onder a) omschreven vliegtuigen dient de vluchtgegevensschrijver tevens eventuele bijzondere parameters op te nemen die betrekking hebben op nieuwe of unieke ontwerp- of gebruikseigenschappen van het vliegtuig.

d) De gegevens dienen te worden verkregen uit bronnen in het luchtvaartuig welke nauwkeurige correlatie met de aan het stuurhutpersoneel getoonde informatie mogelijk maakt.

e) De vluchtgegevensschrijver dient automatisch te beginnen met opnemen voordat het vliegtuig zich op eigen kracht kan voortbewegen en dient automatisch te stoppen zodra het vliegtuig zich niet langer op eigen kracht kan voortbewegen.

f) De vluchtgegevensschrijver dient te zijn voorzien van een inrichting dat het mogelijk maakt om de gegevensschrijver in het water op te sporen.

g) In vliegtuigen met een maximum gecertificeerde startmassa van 5 700 kg of minder mag de vluchtgegevensschrijver worden gecombineerd met het stuurhutgeluidsopnameapparaat.

h) Een vliegtuig mag worden ingezet terwijl de volgens dit deel vereiste vluchtgegevensschrijver niet werkt, mits:

1. het redelijkerwijs niet mogelijk is om de vluchtgegevensschrijver te repareren of te vervangen vóór aanvang van de vlucht;
2. het vliegtuig niet meer dan acht achtereenvolgende vluchten uitvoert zonder werkende vluchtgegevensschrijver;
3. er niet meer dan 72 uren zijn verstreken sinds werd geconstateerd dat de vluchtgegevensschrijver niet werkte; en
4. alle verplicht aanwezige stuurhutgeluidsopnameapparaten functioneren, tenzij deze zijn gecombineerd met de vluchtgegevensschrijver.

OPS 1.720

Vluchtgegevensschrijvers-2

- a) De exploitant mag geen gebruik maken van een vliegtuig waarvoor het individuele Bewijs van Luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 1989 tot en met 31 maart 1998 en met een maximum gecertificeerde startmassa van meer dan 5 700 kg, tenzij het is voorzien van een vluchtgegevensschrijver welke gegevens digitaal opneemt en opslaat en die het mogelijk maakt die gegevens gemakkelijk uit het opslagmedium op te vragen.
- b) De vluchtgegevensschrijver dient in staat te zijn ten minste de gegevens die zijn opgenomen gedurende de laatste 25 gebruiksuren te bewaren.
- c) De vluchtgegevensschrijver dient opnamen met tijdsaanduiding te maken van:
 1. de parameters benodigd voor het bepalen van de hoogte, vliegsnelheid, koers, versnelling, stamp- en rolstand, de verzending van radioberichten tenzij de synchronisatie van de vluchtgegevensschrijver en stuurhutgeluidsopnameapparaat op een andere wijze is voorzien, de stuwkracht of het vermogen van elke motor, de configuratie van draagkracht- en weerstandsregelende inrichtingen, de luchttemperatuur, het gebruik van automatische besturingssystemen en de invalshoek; en
 2. voor vliegtuigen met een maximum gecertificeerde startmassa van meer dan 27 000 kg, de extra parameters benodigd voor het bepalen van de standen van de primaire besturingsinrichtingen en de hoogteroertrim, de radiohoogte en primaire navigatie-informatie welke aan het stuurhutpersoneel wordt getoond, de stuurhutwaarschuwingen en de stand van het onderstel.
- d) De gegevens dienen te worden verkregen uit bronnen in het vliegtuig welke nauwkeurige correlatie met de aan het stuurhutpersoneel getoonde informatie mogelijk maakt.
- e) De vluchtgegevensschrijver dient te beginnen met opnemen voordat het vliegtuig zich op eigen kracht kan voortbewegen en dient te stoppen zodra het vliegtuig zich niet langer op eigen kracht kan voortbewegen.
- f) De vluchtgegevensschrijver dient te zijn voorzien van een inrichting dat het mogelijk maakt om de gegevensschrijver in het water op te sporen.

g) Een vliegtuig mag worden ingezet terwijl de volgens dit deel vereiste vluchtgegevensschrijver niet werkt, mits:

1. het redelijkerwijs niet mogelijk is om de vluchtgegevensschrijver te repareren of te vervangen vóór aanvang van de vlucht;
2. het vliegtuig niet meer dan acht achtereenvolgende vluchten uitvoert zonder werkende vluchtgegevensschrijver;
3. er niet meer dan 72 uren zijn verstreken sinds werd geconstateerd dat de vluchtgegevensschrijver niet werkte; en
4. alle verplicht aanwezige stuurhutgeluidsopnameapparaten functioneren, tenzij deze zijn gecombineerd met de vluchtgegevensschrijver.

OPS 1.725

Vluchtgegevensschrijvers-3

- a) De exploitant mag geen gebruik maken van een vliegtuig met turbomotor(en) waarop OPS 1.715 of OPS 1.720 niet van toepassing is en dat een maximum gecertificeerde startmassa heeft van meer dan 5 700 kg, tenzij het is voorzien van een vluchtgegevensschrijver welke gegevens digitaal opneemt en opslaat en die het mogelijk maakt die gegevens gemakkelijk uit het opslagmedium op te vragen, met dien verstande dat voor vliegtuigen die op 1 april 1995 in een lidstaat waren ingeschreven en waarvoor het individuele Bewijs van Luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven vóór 1 april 1975, nog tot 1 april 2000 gebruik mag worden gemaakt van niet-digitale gegevensschrijvers.
- b) De vluchtgegevensschrijver dient in staat te zijn ten minste de gegevens die zijn opgenomen gedurende de laatste 25 gebruiksuren te bewaren.
- c) De vluchtgegevensschrijver dient opnamen met tijdsaanduiding te maken van:
 1. voor vliegtuigen waarvoor het individuele Bewijs van Luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven vóór 1 januari 1987:
 - i) de parameters benodigd voor het bepalen van de hoogte, vliegsnelheid, koers en normale versnelling; en
 - ii) voor vliegtuigen met een maximum gecertificeerde startmassa van meer dan 27 000 kg van een type dat voor het eerst als type na 30 september 1969 is gecertificeerd, de extra parameters benodigd voor het bepalen van:
 - A) de verzending van de radioberichten, tenzij de synchronisatie van de vluchtgegevensschrijver en stuurhutgeluidsopnameapparaat op een andere wijze is voorzien;
 - B) de (dwars- en langshellings)stand van het vliegtuig bij het bereiken van de vliegbaan; en
 - C) de elementaire krachten die op het vliegtuig inwerken welke leiden tot de feitelijke vliegbaan, en de oorsprong van deze krachten.

2. voor vliegtuigen waarvoor het individuele Bewijs van Luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 1987 doch vóór 1 januari 1989:
 - i) de parameters benodigd voor het bepalen van de hoogte, vliegsnelheid, koers en normale versnelling; en
 - ii) voor vliegtuigen met een maximum gecertificeerde startmassa van meer dan 27 000 kg van een type dat voor het eerst als type na 30 september 1969 is gecertificeerd, de extra parameters benodigd voor het bepalen van:
 - A) de verzending van de radioberichten tenzij de synchronisatie van de vluchtgegevensschrijver en stuurhutgeluidsopnameapparaat op een andere wijze is voorzien; en
 - B) de stamp- en rolstand, de stuwkracht of het vermogen van elke motor, de configuratie van draagkracht- en weerstand-regelende inrichtingen, de luchttemperatuur, het gebruik van automatische besturingssystemen, de standen van de primaire besturingsinrichtingen en de hoogteroertrim, de radiohoogte en primaire navigatie-informatie welke aan het stuurhutpersoneel wordt getoond, de stuurhutwaarschuwingen en de stand van het onderstel.
- d) De gegevens dienen te worden verkregen uit bronnen in het luchtvaartuig welke nauwkeurige correlatie met de aan het stuurhutpersoneel getoonde informatie mogelijk maakt.
- e) De vluchtgegevensschrijver dient te beginnen met opnemen voordat het vliegtuig zich op eigen kracht kan voortbewegen en dient te stoppen zodra het vliegtuig zich niet langer op eigen kracht kan voortbewegen.
- f) De vluchtgegevensschrijver dient te zijn voorzien van een inrichting dat het mogelijk maakt om de gegevensschrijver in het water op te sporen.
- g) Een vliegtuig mag worden ingezet terwijl de volgens dit deel vereiste vluchtgegevensschrijver niet werkt, mits:
 1. het redelijkerwijs niet mogelijk is om de vluchtgegevensschrijver te repareren of te vervangen vóór aanvang van de vlucht;
 2. het vliegtuig niet meer dan acht achtereenvolgende vluchten uitvoert zonder werkende vluchtgegevensschrijver;
 3. er niet meer dan 72 uren zijn verstreken sinds werd geconstateerd dat de vluchtgegevensschrijver niet werkte; en
 4. alle verplicht aanwezige stuurhutgeluidsopnameapparaten functioneren, tenzij deze zijn gecombineerd met de vluchtgegevensschrijver.

OPS 1.730

Stoelen, veiligheidsgordels, veiligheidstuigen en veiligheidstuig voor kinderen

- a) De exploitant mag geen vluchten uitvoeren met een vliegtuig tenzij het is uitgerust met:
 1. een stoel of ligplaats voor elke persoon van twee jaar of ouder;

2. een veiligheidsgordel, met of zonder diagonale schouderband, of veiligheidstuig voor elke passagiersstoel bedoeld voor passagieren van twee jaar of ouder;
 3. een aanvullende lusgordel of ander soort veiligheidstuig voor elke zuigeling;
 4. tenzij anders bepaald in onderstaande subparagraaf b), een veiligheidsgordel met schoudertuig voor elke stuurhutpersoneelsstoel en voor elke stoel naast een bestuurdersstoel, voorzien van een inrichting die het bovenlichaam van de inzittende automatisch tegenhoudt in geval van snelle vaartvermindering;
 5. tenzij anders bepaald in bovenstaande subparagraaf b), een veiligheidsgordel met schoudertuig voor elke kajuitpersoneels- en waarnemersstoel. Dit voorschrift sluit echter niet uit dat passagiersstoelen worden gebruikt door overtallige kajuitpersoneelsleden welke worden vervoerd; en
 6. kajuitpersoneelsstoelen in de buurt van de verplichte gelijkvloerse nooduitgangen, met dien verstande dat andere plaatsen aanvaardbaar zijn indien het voor de noodevacuatie van de passagiers beter is dat het kajuitpersoneel elders zit. Deze stoelen dienen naar voren of naar achteren te zijn gericht onder een hoek van minder dan 15° met de langsas van het vliegtuig.
- b) Alle veiligheidsgordels met een schoudertuig dienen voorzien te zijn van een éénpuntsontkoppelingsmechanisme.
 - c) Indien het redelijkerwijs niet mogelijk is een veiligheidsgordel met schoudertuig aan te brengen, mag in plaats daarvan in vliegtuigen met een maximum gecertificeerde startmassa van niet meer dan 5 700 kg een veiligheidsgordel met diagonale schouderband, en in vliegtuigen met een maximum gecertificeerde startmassa van niet meer dan 2 730 kg, een veiligheidsgordel worden gebruikt.

OPS 1.731

„Fasten Seat Belts” — en „No Smoking”-borden

De exploitant mag geen gebruik maken van een vliegtuig waarin niet alle passagiersstoelen zichtbaar zijn vanuit de stuurhut, tenzij het is voorzien van een inrichting om aan alle passagiers en het kajuitpersoneel aan te geven wanneer de stoelriemen moeten worden vastgemaakt en wanneer roken is verboden.

OPS 1.735

Inwendige deuren en gordijnen

De exploitant mag geen gebruik maken van een vliegtuig tenzij de volgende uitrusting is geïnstalleerd.

- a) In een vliegtuig met een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van meer dan 19 passagiers, een deur tussen het passagierscompartiment en het stuurhutcompartiment met daarop een bordje „crew only” en een afsluitmechanisme om te voorkomen dat passagiers de deur kunnen openen zonder toestemming van een lid van het stuurhutpersoneel.
- b) Een inrichting voor het openen van elke deur die het passagierscompartiment scheidt van een ander compartiment waarin zich nooduitgangen bevinden. De openingsinrichting dient gemakkelijk toegankelijk te zijn.

- c) Indien er passagierstoelen zijn waarbij men, om een vereiste nooduitgang te bereiken, door een deuropening of gordijn heen moet die/dat de passagierscabine scheidt van andere ruimten, dient die deur of dat gordijn in de geopende stand vastgezet te kunnen worden.
- d) Een opschrift op elke inwendige deur of naast elk gordijn die/dat toegang geeft tot een nooduitgang voor passagiers, om aan te geven dat die deur/dat gordijn in de geopende stand vastgezet dient te zijn tijdens de start en landing; en
- e) een hulpmiddel zodat elk bemanningslid elke deur die normaal toegankelijk is voor passagiers en die door passagiers op slot gedaan kan worden, kan openen.

OPS 1.745

Verbandtrommels voor eerste hulp bij ongelukken

- a) De exploitant mag geen gebruik maken van een vliegtuig tenzij het is voorzien van de volgende aantallen verbandtrommels, die gemakkelijk toegankelijk dienen te zijn:

Aantal geïnstalleerde passagiersstoelen	Vereist aantal verbandtrommels
0 tot 99	1
100 tot 199	2
200 tot 299	3
300 en meer	4

- b) De exploitant dient ervoor te zorgen dat verbandtrommels:
1. periodiek worden geïnspecteerd teneinde zich er, voor zover mogelijk, van te vergewissen dat de inhoud in de voor het beoogde gebruik nodige toestand blijft; en
 2. met regelmatige tussenpozen (in overeenstemming met de instructies op de etiketten) of wanneer de omstandigheden daartoe aanleiding geven, worden ververs.

OPS 1.755

Medisch noodpakket

- a) De exploitant mag geen gebruik maken van een vliegtuig met een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van meer dan 30 zitplaatsen indien enig punt van de geplande route meer dan 60 minuten vliegen (bij de normale kruissnelheid) is verwijderd van een luchtvaartterrein waar deskundige medische hulp aanwezig verondersteld mag worden, tenzij het vliegtuig is voorzien van een medisch noodpakket.
- b) De gezagvoerder dient ervoor te zorgen dat geneesmiddelen alleen worden toegediend door bevoegde artsen, verpleegkundigen of personen met vergelijkbare kwalificaties.
- c) *Voorwaarden voor vervoer*
1. Het medisch noodpakket dient stof- en vocht dicht te zijn en te worden vervoerd onder beveiligde omstandigheden, zo mogelijk in de stuurhut; en

2. de exploitant dient ervoor te zorgen dat medische noodpakketten:

- i) periodiek worden geïnspecteerd teneinde zich er, voor zover mogelijk, van te vergewissen dat de inhoud in de voor het beoogde gebruik nodige toestand blijft; en
- ii) met regelmatige tussenpozen (in overeenstemming met de instructies op de etiketten) of wanneer de omstandigheden daartoe aanleiding geven, worden ververs.

OPS 1.760

Eerste-hulpszuurstof

- a) De exploitant mag geen gebruik maken van een vliegtuig met druk-kajuit, op hoogten van meer dan 25 000 voet, wanneer de aanwezigheid van een lid van het kajuitpersoneel is vereist, tenzij het is voorzien van een voorraad zuurstof voor passagiers die om fysiologische redenen wellicht zuurstof nodig hebben na het wegvallen van de druk in de kajuit. De hoeveelheid zuurstof dient te worden berekend op basis van een gemiddelde debiet van ten minste drie liter per minuut per persoon bij Standaard Temperatuur Druk Droog (STPD) welke gedurende de gehele vlucht na wegvallen van de druk in de kajuit op kajuithoogten van meer dan 8 000 voet aan ten minste 2 % van de vervoerde passagiers, doch in geen geval voor minder dan één persoon, geleverd dient te worden. Er dient een voldoende aantal toedieningsapparaten aanwezig te zijn, doch in geen geval minder dan twee, alsmede een voorziening zodat het kajuitpersoneel eveneens toegang heeft tot de zuurstofvoorraad.
- b) De voor een bepaalde vlucht vereiste hoeveelheid eerste-hulpszuurstof dient te worden bepaald op basis van kajuitdrukhoogten en vluchtduur, rekening houdend met de voor elke vlucht en route vastgestelde vluchtuivoeringsprocedures.
- c) De geïnstalleerde zuurstofapparatuur dient in staat te zijn elke gebruiker te voorzien van ten minste vier liter per minuut (STPD). Er mogen voorzieningen worden getroffen om de zuurstofstroom te verminderen tot niet minder dan twee liter per minuut, STPD, op elke hoogte.

OPS 1.770

Aanvullende ademhalingszuurstof — Vliegtuigen met drukkajuit

(Zie bijlage 1 bij OPS 1.770)

a) *Algemeen*

1. De exploitant mag geen gebruik maken van een vliegtuig met drukkajuit op drukhoogten boven 10 000 voet tenzij het is voorzien van aanvullende zuurstofapparatuur welke in staat is de volgens deze paragraaf vereiste zuurstofvoorraden op te slaan en toe te dienen.
2. De vereiste hoeveelheid aanvullende zuurstof dient te worden bepaald op basis van kajuitdrukhoogte, vluchtduur en de aanname dat een storing in de kajuitdruk optreedt op de hoogte of het punt die/dat het meest kritiek is uit het oogpunt van zuurstofbehoefte, en dat na deze storing het vliegtuig daalt volgens de in het vlieghandboek vermelde procedures tot een voor de te vliegen route veilige hoogte waarbij de vlucht veilig kan worden voortgezet tot en met de landing.

3. Na een storing in de kajuitdruk dient te worden aangenomen dat de kajuitdrukhoogte gelijk is aan de drukhoogte van het vliegtuig, tenzij aan de Dienst wordt aangetoond dat geen enkele waarschijnlijke storing in de kajuit of de kajuitdrukinstallatie zal leiden tot een kajuitdrukhoogte gelijk aan de vlieghoogte. Onder deze omstandigheden mag de aangetoonde maximumkajuitdrukhoogte worden gebruikt als grondslag voor de bepaling van de zuurstofvoorraad.

b) Vereisten inzake zuurstofapparatuur en -voorziening

1. Leden van het stuurhutpersoneel

- i) Elk in de stuurhut dienstdoend lid van het stuurhutpersoneel dient voorzien te worden van aanvullende zuurstof conform bijlage 1. Indien alle in stuurhutstoelen gezeten personen vanuit de voorraad voor het stuurhutpersoneel van zuurstof worden voorzien, dienen zij voor de zuurstofvoorziening beschouwd te worden als in de stuurhut dienstdoende leden van het stuurhutpersoneel. In een stuurhutstoel gezeten personen die niet van zuurstof worden voorzien vanuit de voorraad voor het stuurhutpersoneel, dienen voor wat betreft de zuurstofvoorziening beschouwd te worden als passagiers.
- ii) Leden van het stuurhutpersoneel die niet vallen onder bovenstaande subparagraaf b) 1 i), dienen voor wat betreft de zuurstofvoorziening beschouwd te worden als passagiers.
- iii) Zuurstofmaskers dienen zodanig te worden geplaatst dat zij binnen het directe bereik zijn van de leden van het stuurhutpersoneel terwijl zij op de hun toegewezen werkplek zitten.
- iv) Zuurstofmaskers voor gebruik door het stuurhutpersoneel in vliegtuigen met drukkajuit vliegend boven 25 000 voet dienen van een type te zijn dat snel kan worden opgezet.

2. Kajuitpersoneelsleden, extra bemanningsleden en passagiers

- i) Kajuitpersoneelsleden en passagiers dienen van zuurstof te worden voorzien conform bijlage 1, behalve wanneer onderstaande subparagraaf v) van toepassing is. Kajuitpersoneelsleden welke worden vervoerd boven het vereiste minimum aantal kajuitpersoneelsleden, alsmede extra bemanningsleden, dienen voor de zuurstofvoorziening beschouwd te worden als passagiers.
- ii) Vliegtuigen bestemd voor gebruik op drukhoogten boven 25 000 voet dienen te zijn voorzien van voldoende reserve-aansluitpunten en maskers en/of voldoende draagbare zuurstofapparaten met maskers voor gebruik door alle vereiste leden van het kajuitpersoneel. De reserve-aansluitpunten en/of draagbare zuurstofapparaten dienen gelijkmatig over de kajuit te zijn verdeeld zodat de zuurstof direct beschikbaar is voor elk vereist kajuitpersoneelslid, ongeacht de plaats waar deze persoon zich bevindt op het moment dat de druk in de kajuit wegvalt.
- iii) Vliegtuigen bestemd voor gebruik op drukhoogten boven 25 000 voet dienen te zijn voorzien van zuurstoftoedieningseenheden en daaraan verbonden zuurstofafgiftepunten waartoe elke inzittende, waar deze ook gezeten is, direct toegang heeft. Het totale aantal toedieningseenheden en aansluitpunten dient ten minste 10 % meer te bedragen dan het aantal

stoelen. De extra installaties dienen gelijkmatig over de kajuit te zijn verdeeld.

- iv) Vliegtuigen bestemd voor gebruik op drukhoogten boven 25 000 voet of welke, bij gebruik op of beneden 25 000 voet, niet veilig binnen vier minuten naar 13 000 voet kunnen dalen, en waarvoor het individuele Bewijs van Luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 9 november 1998, dienen te zijn voorzien van automatisch inzetbare zuurstofapparatuur dat direct ter beschikking staat aan elke inzittende, waar deze ook gezeten is. Het totale aantal toedieningseenheden en aansluitpunten dient ten minste 10 % meer te bedragen dan het aantal stoelen. De extra installaties dienen gelijkmatig over de kajuit te zijn verdeeld.
- v) De eisen ten aanzien van de zuurstofvoorziening als vermeld in bijlage 1, voor vliegtuigen die niet gecertificeerd zijn voor vluchten boven 25 000 voet, mogen worden verminderd tot de gehele vliegtijd bij kajuitdrukhoogten tussen 10 000 voet en 13 000 voet voor alle leden van het kajuitpersoneel en voor ten minste 10 % van de passagiers indien, op alle punten van de te vliegen route, het vliegtuig in staat is veilig binnen vier minuten te dalen naar een kajuitdrukhoogte van 13 000 voet.

OPS 1.775

Aanvullende zuurstof — Vliegtuigen zonder drukkajuit

(Zie bijlage 1 bij OPS 1.775)

a) Algemeen

1. De exploitant mag geen gebruik maken van een vliegtuig zonder drukkajuit op hoogten boven 10 000 voet tenzij het is voorzien van aanvullende zuurstofapparatuur welke in staat is de vereiste zuurstofvoorraden op te slaan en toe te dienen.
2. De vereiste hoeveelheid aanvullende zuurstof voor levensonderhoud dient voor elke vlucht te worden bepaald op basis van de vlieghoogten en vluchtduur welke overeenstemmen met de vluchtuivoeringsprocedures die voor de desbetreffende soort vlucht zijn vastgesteld in het vluchthandboek en met de te vliegen routes, alsmede met de in het vluchthandboek vermelde noodprocedures.
3. Een vliegtuig bestemd voor gebruik op drukhoogten boven 10 000 voet dient te zijn voorzien van apparatuur welke in staat is de vereiste zuurstofvoorraden op te slaan en toe te dienen.

b) Vereisten inzake zuurstofvoorziening

1. Leden van het stuurhutpersoneel

Elk in de stuurhut dienstdoend lid van het stuurhutpersoneel dient voorzien te worden van aanvullende zuurstof conform bijlage 1. Indien alle in stuurhutstoelen gezeten personen vanuit de voorraad voor het stuurhutpersoneel van zuurstof worden voorzien, dienen zij voor de zuurstofvoorziening beschouwd te worden als in de stuurhut dienstdoende leden van het stuurhutpersoneel.

2. Leden van het kajuitpersoneel, extra bemanningsleden en passagiers

Leden van het kajuitpersoneel en passagiers dienen van zuurstof te worden voorzien conform bijlage 1. Kajuitpersoneelsleden welke worden vervoerd boven het vereiste minimum aantal kajuitpersoneelsleden, alsmede extra bemanningsleden, dienen voor de zuurstofvoorziening beschouwd te worden als passagiers.

OPS 1.780

Beschermende ademhalingsapparatuur voor de bemanning

- a) De exploitant mag geen gebruik maken van een vliegtuig met drukkajuit of, na 1 april 2000, een vliegtuig zonder drukkajuit met een maximum gecertificeerde startmassa van meer dan 5 700 kg of een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van meer dan 19 stoelen, tenzij:
1. het is voorzien van apparatuur voor het beschermen van de ogen, neus en mond van elk in de stuurhut dienstdoend lid van het stuurhutpersoneel en dat in staat is gedurende een periode van niet minder dan 15 minuten zuurstof te leveren. De zuurstof voor deze beschermende ademhalingsapparatuur (PBE) mag afkomstig zijn van de aanvullende zuurstofbronnen vereist volgens OPS 1.770 b) 1 of OPS 1.775 b) 1. Bovendien, als het stuurhutpersoneel uit meer dan één persoon bestaat en geen kajuitpersoneel aan boord is, dient draagbare PBE aan boord te zijn voor het beschermen van de ogen, neus en mond van één lid van het stuurhutpersoneel en voor het leveren van ademhalingsgas gedurende een periode van niet minder dan 15 minuten; en
 2. het is voorzien van voldoende draagbare PBE voor het beschermen van de ogen, neus en mond van alle voorgeschreven leden van het kajuitpersoneel en voor het leveren van ademhalingsgas gedurende een periode van niet minder dan 15 minuten.
- b) PBE bestemd voor gebruik door het stuurhutpersoneel dient in de stuurhut te zijn geplaatst en gemakkelijk bereikbaar te zijn voor onmiddellijk gebruik door elk vereist lid van het stuurhutpersoneel op de hem toegewezen werkplek.
- c) PBE bestemd voor gebruik door kajuitpersoneel dient geïnstalleerd te zijn in de directe nabijheid van elke werkplek van vereiste kajuitpersoneelsleden.
- d) Een extra, gemakkelijk bereikbare, draagbare PBE dient aanwezig te zijn bij of in de buurt van de handbrandblusapparaten vereist volgens OPS 1.790 c) en d), met dien verstande dat als de brandblusser zich in een vrachtkompartiment bevindt, de PBE bevestigd moet zijn buiten dat compartiment doch dicht bij de ingang daarvan.
- e) Bij het gebruik mag de PBE de communicatie als vereist volgens OPS 1.685, OPS 1.690, OPS 1.810 en OPS 1.850 niet verhinderen.

OPS 1.790

Handbrandblusapparaten

De exploitant mag geen gebruik maken van een vliegtuig tenzij dit is voorzien van handbrandblusapparaten voor gebruik in bemannings- en passagierscompartimenten en, voor zover van toepassing, vrachtruimen en boordkeukens volgens onderstaande voorschriften.

- a) Het soort en de hoeveelheid blusmiddel dienen geschikt te zijn voor de soorten brand die kunnen optreden in het compartiment waar

voor de blusser is bestemd en dienen, voor personencompartimenten, de kans op vorming van giftige gasconcentraties zoveel mogelijk te beperken.

- b) Ten minste één handbrandblusapparaat dat Halon 1211 (broomchloordifluor-methaan, CBrClF₂) of een gelijkwaardig blusmiddel gebruikt, dient op een gemakkelijk bereikbare plaats in de stuurhut te zijn geplaatst voor gebruik door het stuurhutpersoneel.
- c) Ten minste één handbrandblusapparaat dient te zijn geplaatst in of in de directe nabijheid van elke boordkeuken welke niet op het hoofd-passagiersdek is gelegen.
- d) Ten minste één gemakkelijk bereikbare handbrandblusapparaat dient beschikbaar te zijn voor gebruik in elk Klasse A- of Klasse B-vracht- of bagageruim en in elk Klasse E-vrachtruim dat toegankelijk is voor bemanningsleden tijdens de vlucht; en
- e) ten minste het volgende aantal handbrandblusapparaten dient gemakkelijk bereikbaar in het (de) passagierscompartiment(en) te zijn geplaatst:

Maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie	Aantal blussers
7 tot 30	1
31 tot 60	2
61 tot 200	3
201 tot 300	4
301 tot 400	5
401 tot 500	6
501 tot 600	7
601 of meer	8

Als er meer dan twee blussers zijn vereist, moeten deze gelijkmatig over het passagierscompartiment zijn verdeeld.

- f) Ten minste één van de voorgeschreven brandblussers in het passagierscompartiment van een vliegtuig met een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van ten minste 31 en niet meer dan 60, en ten minste twee van de brandblussers in het passagierscompartiment van een vliegtuig met een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van 61 of meer dient Halon 1211 (broomchloordifluor-methaan, CBrClF₂) als blusmiddel te bevatten.

OPS 1.795

Bijlen en breekijzers

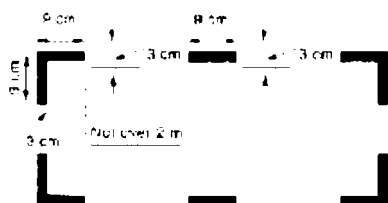
- a) De exploitant mag geen gebruik maken van een vliegtuig met een maximum gecertificeerde startmassa van meer dan 5 700 kg of een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van meer dan negen stoelen, tenzij het is voorzien van ten minste één bijl of breekijzer, in de stuurhut geplaatst. Indien de maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie meer dan 200 bedraagt, dient een extra bijl of breekijzer te worden meegevoerd en in de omgeving van de achterste boordkeuken te worden geplaatst.

- b) Bijlen en breekijzers welke in het passagierscompartiment zijn geplaatst, mogen niet zichtbaar zijn voor de passagiers.

OPS 1.800

Markering van openhakplaatsen

De exploitant dient ervoor te zorgen dat, indien bepaalde delen van de romp zijn aangemerkt als zijnde geschikt om in geval van nood te worden opgehaakt door reddingsploegen, deze delen zijn gemarkeerd als hieronder beschreven. De kleur van deze merktekens dient rood of geel te zijn, en indien nodig dienen zij van een witte rand te zijn voorzien zodat zij afsteken tegen de achtergrond. Indien de onderlinge afstand tussen hoekmerktekens meer dan twee meter bedraagt dienen hier tussen lijnen van 9 cm × 3 cm zodanig te worden aangebracht dat de afstand tussen twee opeenvolgende merktekens niet meer dan twee meter bedraagt.



OPS 1.805

Hulpmiddelen voor noodevacuatie

- a) De exploitant mag geen gebruik maken van een vliegtuig met passagiersnooduitgangen waarvan de drempelhoogte:

- meer dan 1,83 m (6 voet) boven de grond ligt als het vliegtuig op de grond staat met het onderstel uit; of
- meer dan 1,83 meter (6 voet) boven de grond zou liggen na het bezwijken, of niet uitklappen, van een of meer poten van het onderstel en waarvoor de eerste aanvraag voor een typecertificaat is ingediend op of na 1 april 2000,

tenzij elke uitgang waarop subparagraaf 1 of 2 betrekking heeft, is voorzien van apparatuur of inrichtingen welke de passagiers en bemanning in staat stellen veilig de grond te bereiken in geval van nood.

- b) Deze apparatuur of inrichtingen behoeven niet aanwezig te zijn bij uitgangen boven vleugels indien de plek, op de vliegtuigconstructie, die is aangewezen als eindpunt van de vluchtroute minder dan 1,83 m (6 voet) boven de grond ligt terwijl het vliegtuig op de grond staat, met het onderstel uit en de kleppen in de startstand, ofwel in de landingsstand als deze hoger boven de grond ligt.

- c) In vliegtuigen waarvoor een aparte nooduitgang voor de bemanning is vereist en:

- waarbij het laagste punt van de nooduitgang meer dan 1,83 m (6 voet) boven de grond ligt met het onderstel uit; of
- waarvoor de eerste aanvraag voor een typecertificaat is ingediend op of na 1 april 2000, en waarbij het laagste punt van de nood-

uitgang meer dan 1,83 meter boven de grond zou liggen na het bezwijken, of niet uitklappen, van een of meer poten van het onderstel,

dient een inrichting aanwezig te zijn waarmee alle leden van het stuurhutpersoneel in geval van nood veilig naar de grond kunnen afdalen.

OPS 1.810

Megafoons

De exploitant mag geen gebruik maken van een vliegtuig dat een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie heeft van meer dan 60 en dat een of meer passagiers vervoert tenzij het is voorzien van draagbare, op batterijen werkende megafoons voor gebruik door bemanningsleden tijdens een noodevacuatie, in de volgende hoeveelheden.

- Voor elk passagiersdek:

Passagierscapaciteit	Vereist aantal megafoons
61 tot 99	1
100 of meer	2

- Voor vliegtuigen met meer dan een passagiersdek is, in alle gevallen waarin de totale passagierscapaciteit meer dan 60 bedraagt, ten minste één megafoon vereist.

OPS 1.815

Noodverlichting

- a) De exploitant mag geen passagiers vervoeren met een vliegtuig met een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van meer dan negen tenzij het is voorzien van een noodverlichtingsinstallatie met een eigen stroomvoorziening, als hulpmiddel bij het ontruimen van het vliegtuig. De noodverlichtingsinstallatie dient het volgende te omvatten.

- Voor vliegtuigen met een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van meer dan 19:

- bronnen van alomverlichting van de kajuit;
- binnenverlichting in de omgeving van gelijkvloerse nooduitgangen; en
- verlichte opschriften ter markering en aanwijzing van nooduitgangen.

- Voor vliegtuigen waarvoor het typecertificaat of gelijkwaardig document is aangevraagd vóór 1 mei 1972, en tijdens het vliegen bij nacht, noodverlichting aan de buitenzijde van het vliegtuig bij alle uitgangen boven de vleugel, en bij alle uitgangen waar hulpmiddelen voor het afdalen naar de grond zijn vereist.

v) Voor vliegtuigen waarvoor het typecertificaat of gelijkwaardig document is aangevraagd op of na 1 mei 1972, en tijdens het vliegen bij nacht, noodverlichting aan de buitenzijde van het vliegtuig bij alle passagiersnooduitgangen.

vi) Voor vliegtuigen waarvoor het typecertificaat voor het eerst op of na 1 januari 1958 is afgegeven, een vloernabij vluchtroutemarkeringssysteem in het (de) passagierscompartiment(en).

2. Voor vliegtuigen met een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van 19 of minder en welke gecertificeerd zijn volgens JAR-23 of JAR-25 of de van toepassing zijnde voorschriften voor normale, utiliteits-, acrobatische en pendelvliegtuigen:

i) bronnen van alomverlichting van de kajuit;

ii) binnenverlichting in de omgeving van nooduitgangen; en

iii) verlichte opschriften ter markering en aanwijzing van nooduitgangen.

3. Voor vliegtuigen met een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van 19 of minder en welke niet zijn gecertificeerd volgens JAR-23 of JAR-25 of de van toepassing zijnde voorschriften voor normale, utiliteits-, acrobatische en pendelvliegtuigen, bronnen van alomverlichting van de kajuit.

b) Na 1 april 1998 mag een exploitant geen passagiers vervoeren bij nacht met een vliegtuig met een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van negen of minder tenzij de kajuit is voorzien van een bron van alomverlichting als hulpmiddel bij het ontruimen van het vliegtuig. Het systeem mag gebruik maken van lichtkoepels of andere lichtbronnen welke reeds in het vliegtuig zijn geïnstalleerd en welke blijven werken nadat de accu van het vliegtuig is uitgeschaald.

OPS 1.820

Automatische plaatsaanduidende noodzender

a) De exploitant mag geen gebruik maken van een vliegtuig tenzij het is uitgerust met een automatische plaatsaanduidende noodzender (ELT) die op zodanige wijze aan het vliegtuig is bevestigd dat er een zo groot mogelijke kans is dat de ELT een waarneembaar signaal uitzendt in geval dat het vliegtuig neerstort en een zo klein mogelijke kans dat de ELT op enig ander tijdstip uitzendt.

b) De exploitant dient ervoor te zorgen dat de ELT kan zenden op de noodfrequenties voorgeschreven in ICAO Annex 10.

OPS 1.825

Zwemvesten

a) Landvliegtuigen

De exploitant mag geen gebruik maken van een landvliegtuig:

1. boven water en op meer dan 50 zeemijlen afstand van de kust; of

2. indien de start of landing plaatsvindt op een luchtvaartterrein waar de start- of naderingsvliegbaan zodanig boven water is gelegen dat in geval van een ongeluk er een grote kans bestaat dat een noodlanding op het water moet worden gemaakt,

tenzij het is voorzien van zwemvesten met opsporingslicht voor elke persoon aan boord. Elk zwemvest dient te zijn opgeborgen op een plaats die gemakkelijk bereikbaar is vanuit de zit- of ligplaats van de persoon voor wie het is bedoeld. Zwemvesten voor zuigelingen mogen worden vervangen door andere goedgekeurde drijfmiddelen voorzien van opsporingslicht.

b) Water- en amfibievliegtuigen

De exploitant mag geen gebruik maken van een water- of amfibievliegtuig tenzij het is voorzien van zwemvesten met een opsporingslicht, voor elke persoon aan boord. Elk zwemvest dient te zijn opgeborgen op een plaats die gemakkelijk bereikbaar is vanuit de zit- of ligplaats van de persoon voor wie het is bedoeld. Zwemvesten voor zuigelingen mogen worden vervangen door andere goedgekeurde drijfmiddelen voorzien van opsporingslicht.

OPS 1.830

Reddingsvloten en overlevings-ELT's voor langere vluchten boven water

a) De exploitant mag geen vluchten over water uitvoeren als de afstand tot een stuk land dat geschikt is voor een noodlanding groter is dan die, die overeenkomt met:

1. 120 minuten bij kruissnelheid, of 400 zeemijl als dit minder is, voor vliegtuigen die, na uitval van de kritieke motor(en) op enig punt van de route of geplande uitwijkroutes, in staat zijn door te vliegen naar een luchtvaartterrein; of

2. 30 minuten bij kruissnelheid of 100 zeemijl als dit minder is, voor alle andere vliegtuigen, tenzij de hieronder in subparagrafen b) en c) omschreven uitrusting aan boord is.

b) Voldoende reddingsvloten voor alle personen aan boord. Tenzij extra vloten van voldoende capaciteit aanwezig zijn, dient het drijfvermogen en de zitruimte boven de nominale capaciteit van de vloten voldoende te zijn om alle inzittenden van het vliegtuig te kunnen herbergen bij verlies van één vlot van de grootste nominale capaciteit. De reddingsvloten dienen te zijn voorzien van:

1. een opsporingslicht; en

2. de voor de uitvoering vlucht aangewezen levensreddende uitrusting, met inbegrip van middelen om in leven te blijven; en

c) ten minste twee automatische plaatsaanduidende noodzenders voor overlevenden (ELT-S) welke kunnen zenden op de noodfrequenties voorgeschreven in ICAO Annex 10, Deel V, Hoofdstuk 2.

OPS 1.835

Overlevingsuitrusting

De exploitant mag geen vluchten uitvoeren over gebieden waar opsporing en redding bijzonder moeilijk zouden zijn tenzij het vliegtuig is voorzien van de volgende uitrusting.

- a) Signaaluitrusting waarmee de in ICAO bijlage 2 beschreven pyrotechnische noodsignalen kunnen worden gemaakt.
- b) Ten minste één automatische plaatsaanduidende noodzender voor overlevenden (ELT-S) welke kan zenden op de noodfrequenties voorgeschreven in ICAO bijlage 10, Deel V, Hoofdstuk 2.
- c) Extra overlevingsuitrusting voor de te vliegen route, rekening houdend met het aantal personen aan boord;

met dien verstande dat de in subparagraaf c) genoemde uitrusting niet aan boord hoeft te zijn als het vliegtuig ofwel:

1. binnen een afstand blijft tot een gebied waar opsporing en redding niet bijzonder moeilijk is welke overeenkomt met:
 - i) 120 minuten bij kruissnelheid met één uitgevallen motor voor vliegtuigen die, na uitval van de kritieke motor(en) op enig punt van de route of geplande uitwijkroutes, in staat zijn door te vliegen naar een luchtvaartterrein; of
 - ii) 30 minuten bij kruissnelheid voor alle andere vliegtuigen,
- of,
2. voor vliegtuigen gecertificeerd volgens JAR-25 of gelijkwaardig, binnen een afstand blijft van een gebied dat geschikt is voor het maken van een noodlanding overeenkomend met 90 minuten bij kruissnelheid.

OPS 1.840

Uitrusting water- en amfibievliegtuigen (diversen)

De exploitant mag geen gebruik maken van een water- of amfibievliegtuig op water tenzij het is voorzien van:

1. een anker en andere uitrusting welke nodig is voor het aanmeren, verankeren of manoeuvreren van het vliegtuig op water, dat in overeenstemming is met de grootte, het gewicht en de manoeuvre-eigenschappen van het vliegtuig; en
2. uitrusting om de geluidssignalen te kunnen produceren welke zijn voorgeschreven in de internationale regels voor het voorkomen van botsingen op zee, waar van toepassing.

Bijlage 1 bij OPS 1.770

Zuurstof — Minimumeisen voor aanvullende zuurstof voor vliegtuigen met drukkaait tijdens en direct na een nooddaling (Noot 1)

Tabel 1

a)	b)
Voorraad voor:	Duur en kajuitdrukhoogte
1. Alle personeelsleden die zijn gezeten op stuurhutstoelen en in de stuurhut dienst doen	De gehele vliegduur wanneer de kajuitdrukhoogte meer is dan 13 000 voet en de gehele vliegduur wanneer de kajuitdrukhoogte meer dan 10 000 voet doch niet meer dan 13 000 voet bedraagt na de eerste 30 minuten op die hoogten, doch in ieder geval niet minder dan: i) 30 minuten voor vliegtuigen die gecertificeerd zijn om te vliegen op hoogten tot 25 000 voet (Noot 2) ii) twee uur voor vliegtuigen die gecertificeerd zijn om te vliegen op hoogten boven 25 000 voet (Noot 3)
2. Alle vereiste leden van het kajuitpersoneel	De gehele vliegduur wanneer de kajuitdrukhoogte meer is dan 13 000 voet doch niet minder dan 30 minuten (Noot 2), en de gehele vliegduur wanneer de kajuitdrukhoogte meer is dan 10 000 voet doch niet meer dan 13 000 voet na de eerste 30 minuten op deze hoogten.
3. 100 % van de passagiers (Noot 5)	10 minuten, of de gehele vliegduur als dit meer is, wanneer de kajuitdrukhoogte meer is dan 15 000 voet (Noot 4).
4. 30 % van de passagiers (Noot 5)	De gehele vliegduur wanneer de kajuitdrukhoogte meer is dan 14 000 voet doch niet meer dan 15 000 voet.
5. 10 % van de passagiers (Noot 5).	De gehele vliegduur wanneer de kajuitdrukhoogte meer is dan 10 000 voet doch niet meer dan 14 000 voet na de eerste 30 minuten op deze hoogten.

Noot 1: De aanwezige voorraad dient rekening te houden met de kajuitdrukhoogte en de daalcurve voor de betreffende routes.

Noot 2: De vereiste minimumvoorraad is de hoeveelheid zuurstof die nodig is voor een daling bij constante daalsnelheid vanaf de hoogste gecertificeerde vlieghoogte van het vliegtuig tot 10 000 voet in 10 minuten en gevolgd door 20 minuten op 10 000 voet.

Noot 3: De vereiste minimumvoorraad is de hoeveelheid zuurstof die nodig is voor een daling bij constante daalsnelheid vanaf de hoogste gecertificeerde vlieghoogte van het vliegtuig tot 10 000 voet in 10 minuten en gevolgd door 110 minuten op 10 000 voet. De zuurstof vereist in OPS 1.780 a) 1 mag worden meegeteld bij het bepalen van de vereiste voorraad.

Noot 4: De vereiste minimumvoorraad is de hoeveelheid zuurstof die nodig is voor een daling bij constante daalsnelheid vanaf de hoogste gecertificeerde vlieghoogte van het vliegtuig tot 15 000 voet.

Noot 5: Voor de toepassing van deze tabel wordt met „passagiers” bedoeld de werkelijk vervoerde passagiers met inbegrip van zuigelingen.

Bijlage 1 bij OPS 1.775

Aanvullende zuurstof voor vliegtuigen zonder drukkajuit

Tabel 1

a)	b)
Vorraad voor:	Duur en drukhoogte
1. Alle personeelsleden die zijn gezeten op stuurhutstoelen en in de stuurhut dienst doen	De gehele vliegduur bij drukhoogten boven 10 000 voet
2. Alle vereiste leden van het kajuitpersoneel	De gehele vliegduur bij drukhoogten boven 13 000 voet en voor elke periode van meer dan 30 minuten bij drukhoogten boven 10 000 voet doch niet hoger dan 13 000 voet
3. 100 % van de passagiers (zie Noot)	De gehele vliegduur bij drukhoogten boven 13 000 voet.
4. 10 % van de passagiers (zie Noot)	De gehele vliegduur na 30 minuten bij drukhoogten boven 10 000 voet doch niet meer dan 13 000 voet.

Noot: Voor de toepassing van deze tabel wordt met „passagiers” bedoeld de werkelijk vervoerde passagiers met inbegrip van zuigelingen onder de twee jaar.

SUBDEEL L

COMMUNICATIE- EN NAVIGATIEAPPARATUUR

OPS 1.845

Algemene inleiding

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat niet aan een vlucht wordt begonnen tenzij de volgens dit subdeel vereiste communicatie- en navigatieapparatuur:
1. goedgekeurd en geïnstalleerd is conform de daarop van toepassing zijnde eisen, met inbegrip van de norm voor minimumprestaties en de operationele en luchtwaardigheidsvoorschriften;
 2. zodanig is geïnstalleerd dat het uitvallen van één voor de communicatie en/of navigatie vereist apparaat niet leidt tot het uitvallen van een ander voor de communicatie of navigatie vereist apparaat;
 3. in bedrijfsgereede toestand verkeert voor de uit te voeren vluchtsoort, tenzij anders vermeld in de minimumuitrustingslijst (zie OPS 1.030); en
 4. zodanig is opgesteld dat, indien een apparaat tijdens de vlucht vanaf de werkplek moet worden gebruikt door een lid van het stuurhutpersoneel, dit apparaat gemakkelijk vanaf die werkplek kan worden bediend. Wanneer één apparaat door meerdere leden van het stuurhutpersoneel moet worden gebruikt, dient het zodanig geïnstalleerd te worden dat het gemakkelijk bediend kan worden vanaf elke werkplek waar bediening van het apparaat is vereist.

- b) De minimumprestatienormen voor communicatie- en navigatieapparatuur zijn die welke worden voorgeschreven in de toepasselijke Joint Technical Standard Orders (JTSO) zoals vermeld in JAR-TSO, tenzij andere prestatienormen worden voorgeschreven in de operationele en luchtwaardigheidsvoorschriften. Communicatie- en navigatieapparatuur die op de datum van invoering van OPS aan andere ontwerp- en prestatiespecificaties dan JTSO voldoet, mag in gebruik blijven of geïnstalleerd worden, tenzij in dit subdeel aanvullende eisen worden gesteld.

Communicatie- en navigatieapparatuur die reeds is goedgekeurd behoeft niet te voldoen aan een herziene JTSO of een andere herziene specificatie, tenzij voorschriften met terugwerkende kracht worden ingesteld.

OPS 1.850

Radioapparatuur

- a) De exploitant mag geen gebruik maken van een vliegtuig tenzij het is uitgerust met de voor de soort vlucht vereiste radioapparatuur.
- b) Indien volgens dit subdeel twee onafhankelijke (afzonderlijke en volledige) radiosystemen zijn vereist, dient elk systeem een afzonderlijk antennesysteem te hebben, tenzij niet-draadantennes met rigide ondersteuning of andere antennesystemen met gelijkwaardige betrouwbaarheid worden gebruikt, in welk geval slechts één antenne is vereist.
- c) De radiocommunicatieapparatuur welke is vereist om te voldoen aan bovenstaande paragraaf a) dient tevens te voorzien in communicatie op de noodfrequentie voor luchtvaartradioverkeer (121,5 MHz).

OPS 1.855

Audio-schakelpaneel

De exploitant mag geen IFR-vluchten uitvoeren tenzij het vliegtuig is uitgerust met een audio-schakelpaneel dat bereikbaar is voor elk lid van het stuurhutpersoneel.

OPS 1.860

Radioapparatuur voor VFR-vluchten langs routes waarbij de navigatie is gebaseerd op visuele oriëntatiepunten

De exploitant mag geen VFR-vluchten uitvoeren op routes waar aan de hand van visuele oriëntatiepunten kan worden genavigeerd, tenzij het is voorzien van de radioapparatuur (communicatie- en SSR-beantwoordingsapparatuur) welke onder normale bedrijfsomstandigheden nodig is om:

- a) te communiceren met de ter zake dienende grondstations;
- b) te communiceren met de ter zake dienende verkeersleidingsfaciliteiten vanaf elk punt binnen het verkeersleidingsgebied waarin vluchten zijn voorgenomen;
- c) meteorologische informatie te ontvangen; en
- d) antwoord te geven op SSR-onderzoekingen zoals vereist op de te vliegen route.

OPS 1.865

Communicatie- en navigatieapparatuur voor IFR-vluchten, of VFR-vluchten langs routes waar de navigatie niet is gebaseerd op visuele oriëntatiepunten

a) De exploitant mag geen IFR-vluchten uitvoeren, of VFR-vluchten op routes waar de navigatie niet is gebaseerd op visuele oriëntatiepunten, tenzij het gebruikte vliegtuig is voorzien van de communicatie- en navigatieapparatuur conform de eisen van de luchtverkeersdiensten in het (de) gebied(en) waarin de vlucht plaatsvindt.

b) *Radioapparatuur*

De exploitant dient ervoor te zorgen dat de radioapparatuur ten minste het volgende omvat.

1. Twee onafhankelijke radiocommunicatiesystemen welke onder normale bedrijfsomstandigheden nodig zijn om te communiceren met een ter zake dienend grondstation vanuit elk punt op de route met inbegrip van uitwijkroutes.
2. SSR-beantwoordingssystemen zoals vereist op de te vliegen route.

c) *Navigatieapparatuur*

De exploitant dient ervoor te zorgen dat de navigatieapparatuur:

1. ten minste het volgende omvat.

- i) Eén VOR-ontvanger, één ADF-systeem, één DME.
- ii) Eén ILS of MLS daar waar ILS of MLS vereist is voor de naderingsnavigatie.
- iii) Eén installatie voor het ontvangen van merkbakensignalen daar waar een merkbaken vereist is voor de naderingsnavigatie.
- iv) Een RNAV-systeem wanneer RNAV (area navigation) vereist is voor de te vliegen route.
- v) Een extra DME-systeem op elke route, of deel daarvan, waar de navigatie alleen op DME-signalen is gebaseerd.
- vi) Een extra VOR-ontvanger op elke route, of deel daarvan, waar de navigatie alleen op VOR-signalen is gebaseerd.
- vii) Een ADF-systeem op elke route, of deel daarvan, waar de navigatie alleen op NDB-signalen is gebaseerd; of

2. voldoet aan de navigatieprestatie-eisen (RNP) die gelden in het luchtruim waarin worden gevlogen.

d) De exploitant mag gebruik maken van een vliegtuig dat niet is voorzien van de in bovenstaande subparagraaf(en) a) 5 en/of a) 6 vermelde navigatieapparatuur mits het is voorzien van andere apparatuur die voor de te vliegen route is goedgekeurd door de Dienst. De betrouwbaarheid en nauwkeurigheid van deze andere apparatuur dient een veilige navigatie mogelijk te maken op de voorgenomen route.

OPS 1.870

Aanvullende navigatieapparatuur voor vluchten in MNPS-luchtruim

a) De exploitant mag geen vluchten uitvoeren in MNPS-luchtruimte tenzij het vliegtuig is voorzien van navigatieapparatuur die voldoet aan de minimumspecificaties inzake navigatieprestatie zoals voorgeschreven in ICAO Doc 7030 in de vorm van regionale aanvullende procedures.

b) De volgens deze paragraaf vereiste navigatieapparatuur dient zichtbaar te zijn voor elke piloot op zijn eigen werkplek en dient van daaruit te kunnen worden gebruikt.

c) Voor vluchten zonder beperkingen in MNPS-luchtruimte dient een vliegtuig te zijn voorzien van twee onafhankelijke langeafstandsnavigatiesystemen (LRNS).

d) Voor vluchten in MNPS-luchtruimte langs aangekondigde speciale routes dient een vliegtuig te zijn voorzien van één langeafstandsnavigatiesysteem (LRNS), tenzij anders vermeld.

OPS 1.872

Apparatuur voor vluchttuitvoering in gedefinieerde luchtruimte met verminderde verticale-separatieminima (RVSM)

(Zie ook OPS 1.241)

De exploitant dient ervoor te zorgen dat vliegtuigen die in RVSM-luchtruimte worden gebruikt zijn uitgerust met:

1. twee onafhankelijke hoogtemeldingssystemen;
2. een hoogtemeldingssysteem;
3. een automatisch hoogteregelingssysteem; en
4. een SSR-beantwoorder met een hoogtemeldingssysteem dat verbonden kan worden met het hoogtemetingssysteem dat gebruikt wordt bij het handhaven van de hoogte.

SUBDEEL M

VLIEGTUIGONDERHOUD

OPS 1.875

Algemeen

a) De exploitant mag geen gebruik maken van een vliegtuig tenzij het onderhouden en voor gebruik vrijgegeven wordt door een organisatie die daarvoor goedgekeurd/geaccepteerd is volgens JAR-145, met dien verstande dat direct aan de vlucht voorafgaande inspecties niet noodzakelijkerwijs door de JAR-145 organisatie behoeven te worden uitgevoerd.

- b) Dit subdeel omschrijft de eisen inzake vliegtuigonderhoud waaraan moet worden voldaan voor naleving van het in OPS 1.180 bepaalde inzake de vergunning tot vluchtuitvoering.

OPS 1.880

Begripsbepalingen

De volgende definities uit JAR-145 zijn van toepassing op dit subdeel:

- a) Direct aan de vlucht voorafgaande inspectie: de inspectie, die direct voor de vlucht wordt uitgevoerd teneinde zeker te stellen, dat het vliegtuig geschikt is voor de voorgenomen vlucht. Deze inspectie omvat niet het herstellen van defecten.
- b) Goedgekeurde norm: een door de autoriteit goedgekeurde fabricage-/ontwerp-/onderhouds-/kwaliteitsnorm.
- c) Goedgekeurd door de autoriteit : direct goedgekeurd door de autoriteit of in overeenstemming met een door de autoriteit goedgekeurde procedure.

OPS 1.885

Aanvragen en verkrijgen van goedkeuring voor het onderhoudssysteem van de exploitant

- a) Voor het verkrijgen van goedkeuring voor het onderhoudssysteem dient de aanvrager voor de eerste afgifte, wijziging en verlenging van een VTV de in OPS 1.185 b) vermelde documenten over te leggen.
- b) Degene die eerste afgifte, wijziging en verlenging van een VTV aanvraagt, voldoet aan de eisen van dit subdeel, en de nodige documentatie van een naar behoren volgens JAR-145 goedgekeurde/geaccepteerde onderhoudsorganisatie voorlegt, heeft recht op goedkeuring van het onderhoudssysteem door de Dienst.

Noot: Nauwkeurig omschreven vereisten worden gegeven in OPS 1.180 a) 3) en 1.180 b), en in OPS 1.185.

OPS 1.890

Verantwoordelijkheid voor het onderhoud

- a) De exploitant dient zorg te dragen voor de luchtwaardigheid van het vliegtuig en het functioneren van zowel operationele als nooduitrusting door:
1. het uitvoeren van direct aan de vlucht voorafgaande inspecties;
 2. het herstellen — in overeenstemming met goedgekeurde normen — van elk defect en elke beschadiging welke invloed heeft op de vliegveiligheid, rekening houdend met de minimumuitrustingslijst en de configuratie-afwijklingslijst indien beschikbaar voor het betreffende vliegtuigtype;
 3. het uitvoeren van alle onderhoud conform het in OPS 1.910 vermelde goedgekeurde vliegtuigonderhoudsprogramma van de exploitant;

4. het analyseren van de doeltreffendheid van het goedgekeurde vliegtuigonderhoudsprogramma van de exploitant;

5. het uitvoeren van elke operationele richtlijn, luchtwaardigheidsrichtlijn en alle andere vereisten voor permanente luchtwaardigheid welke door de Dienst verplicht zijn gesteld; en

6. het uitvoeren van modificaties conform een goedgekeurde norm en, voor niet-verplichte modificaties, het vaststellen van vergelijkbare toetsingscriteria.

- b) De exploitant dient ervoor te zorgen dat het Bewijs van Luchtwaardigheid voor elk vliegtuig dat hij in bedrijf heeft, geldig blijft voor wat betreft:

1. de eisen in bovenstaande subparagraaf a);

2. de eventuele in het Bewijs vermelde verlooptdatum; en

3. alle andere in het Bewijs vermelde onderhoudseisen.

- c) De naleving van de in bovenstaande subparagraaf a) vermelde eisen dient plaats te vinden volgens voor de Dienst aanvaardbare procedures.

OPS 1.895

Onderhoudsbeheer

- a) Voor het voldoen aan de bepalingen van OPS 1.890 a) 2, 3, 5 en 6 heeft een exploitant de ter zake dienende goedkeuring volgens JAR-145 nodig, tenzij de Dienst ervan overtuigd is dat het onderhoud kan worden uitbesteed aan een geschikte, volgens JAR-145 goedgekeurde/geaccepteerde organisatie.

- b) De exploitant dient een voor de Dienst aanvaardbare persoon of groep personen in dienst te hebben die erop toeziet/toezien dat alle onderhoud op tijd wordt uitgevoerd volgens een goedgekeurde norm en wel zodanig dat wordt voldaan aan de eisen in OPS 1.890 met betrekking tot de verantwoordelijkheid voor het onderhoud, en die toeziet/toezien op het functioneren van het volgens OPS 1.900 vereiste kwaliteitssysteem. Deze persoon c.q. de leidinggevende persoon is de aangewezen functionaris als genoemd in OPS 1.175 i) 2.

- c) Als een exploitant niet de ter zake dienende JAR-145-goedkeuring heeft, dient een regeling te worden getroffen met een dergelijke organisatie om uitvoering te geven aan de eisen vermeld in OPS 1.890 a) 2, 3, 5 en 6. Er dient een schriftelijk onderhoudscontract te worden afgesloten tussen de exploitant en de volgens JAR-145 goedgekeurde/geaccepteerde onderhoudsorganisatie, waarin de in OPS 1.890 a) 2, 3, 5 en 6 vermelde functies nader worden ingevuld en waarin de ondersteuning van de kwaliteitsfuncties van OPS 1.900 wordt vastgelegd. Dit contract, alsmede alle wijzigingen daarin, dient voor de Dienst aanvaardbaar te zijn. De Dienst behoeft niet te worden geïnformeerd over de commerciële aspecten van het onderhoudscontract.

- d) De exploitant dient geschikte kantoorryimte op een geschikte plaats ter beschikking te stellen aan de in bovenstaande subparagraaf b) genoemde personen.

OPS 1.900

Kwaliteitssysteem

- a) Met betrekking tot het onderhoud dient het volgens OPS 1.035 vereiste kwaliteitssysteem van de exploitant bovendien ten minste erop toe te zien dat:
1. de activiteiten van OPS 1.890 worden uitgevoerd volgens de geaccepteerde procedures;
 2. al het uitbestede onderhoud in overeenstemming met het contract wordt uitgevoerd; en
 3. de eisen in dit subdeel permanent worden nageleefd.
- b) Voor zover de exploitant is goedgekeurd volgens JAR-145, mag het kwaliteitssysteem gecombineerd worden met het systeem dat volgens JAR-145 is vereist.

OPS 1.905

Door de exploitant opgestelde beschrijving van het onderhoudsbeheer

- a) De exploitant dient een beschrijving van het onderhoudsbeheer over te leggen waarin nadere informatie wordt gegeven over de organisatiestructuur, waaronder:
1. de aangewezen functionaris die verantwoordelijk is voor het volgens OPS 1.175 i) 2 vereiste onderhoudssysteem en de in OPS 1.895 b) genoemde persoon, of groep personen;
 2. de procedures die moeten worden gevolgd om te voldoen aan de onderhoudsverantwoordelijkheid van OPS 1.890 en de kwaliteitsfuncties van OPS 1.900, met dien verstande dat, voor zover de exploitant de ter zake dienende JAR-145 goedkeuring heeft als onderhoudsorganisatie, deze informatie mag worden opgenomen in de toelichting voor JAR-145.
- b) De door de exploitant opgestelde beschrijving van het onderhoudsbeheer, en alle latere wijzigingen daarin, dienen door de Dienst te worden goedgekeurd.

OPS 1.910

Vliegtuigonderhoudsprogramma van de exploitant

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat het vliegtuig volgens het vliegtuigonderhoudsprogramma van de exploitant wordt onderhouden. Het programma dient nadere informatie te bevatten over alle uit te voeren onderhoudswerkzaamheden, met inbegrip van de frequentie daarvan. Het programma dient een betrouwbaarheidsprogramma te omvatten als de Dienst bepaalt dat dit noodzakelijk is.
- b) Het vliegtuigonderhoudsprogramma van een exploitant, en alle latere wijzigingen daarin, dienen door de Dienst te worden goedgekeurd.

OPS 1.915

Het technisch journaal van de exploitant

- a) De exploitant dient gebruik te maken van een systeem van technische journaals dat voor elk vliegtuig de volgende informatie bevat.
1. Alle vluchtinformatie die benodigd is om de vliegveiligheid te kunnen blijven garanderen.
 2. Het geldende certificaat van vrijgave voor gebruik van het vliegtuig.
 3. De geldende onderhoudsverklaring, met vermelding van de staat van onderhoud van het vliegtuig en de volgende periodieke of bijzondere onderhoudsbeurt, met dien verstande dat de Dienst ermee kan instemmen dat de onderhoudsverklaring elders wordt bewaard.
 4. Alle nog niet verholpen gebreken welke invloed hebben op het gebruik van het vliegtuig; en
 5. aanwijzingen, voor zover nodig, met betrekking tot afspraken over ondersteuning bij het onderhoud.
- b) Het technisch journaal, en alle latere wijzigingen daarin, dient/dienen door de Dienst te worden goedgekeurd.

OPS 1.920

Registratie van het onderhoud

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat het technisch journaal bewaard blijft gedurende 24 maanden na de datum van de laatste aantekening daarin.
- b) De exploitant dient ervoor te zorgen dat er een systeem is vastgesteld om de volgende gegevens in een voor de Dienst aanvaardbare vorm te bewaren gedurende de vermelde perioden.
1. Alle gedetailleerde onderhoudsgegevens met betrekking tot het vliegtuig en elke aan het vliegtuig gemonteerde component: 24 maanden nadat het vliegtuig of de component voor gebruik werd vrijgegeven.
 2. De totale tijd c.q. het aantal vluchten van het vliegtuig en alle onderdelen daarvan met beperkte levensduur: 12 maanden nadat het vliegtuig definitief uit dienst is genomen.
 3. De tijd c.q. het aantal vluchten sinds de laatste revisie van het vliegtuig of van de component waarvoor een revisie-levensduur geldt: totdat de revisie van het vliegtuig of de component achterhaald is doordat een nieuwe revisie van gelijkwaardige aard en omvang heeft plaatsgevonden.
 4. De huidige inspectiestatus van het vliegtuig waaruit kan worden opgemaakt of het goedgekeurde onderhoudsprogramma van de exploitant is nageleefd: totdat de inspectie van het vliegtuig of de component achterhaald is doordat een nieuwe inspectie van gelijkwaardige aard en omvang heeft plaatsgevonden.

5. De huidige status van luchtwaardigheidsrichtlijnen die van toepassing zijn op het vliegtuig en onderdelen daarvan: 12 maanden nadat het vliegtuig definitief uit dienst is genomen; en
 6. gegevens over de geldende modificaties en reparaties aan het vliegtuig, de motor(en), de propeller(s) en alle andere vliegtuigonderdelen die essentieel zijn voor de vliegveiligheid: 12 maanden nadat het vliegtuig definitief uit dienst is genomen.
- c) De exploitant dient ervoor te zorgen dat als een vliegtuig permanent wordt overgedragen van één exploitant aan een andere exploitant, de in bovenstaande paragrafen a) en b) vermelde gegevens eveneens worden overgedragen, waarbij de nieuwe exploitant gehouden is aan de voorgeschreven tijdsduren.

OPS 1.930

Voortdurend van geldigheid van de Vergunning tot vluchtuitvoering met betrekking tot het onderhoudssysteem

De exploitant dient te voldoen aan OPS 1.175 en 1.180 om de geldigheid van de Vergunning tot vluchtuitvoering met betrekking tot het onderhoudssysteem zeker te stellen.

OPS 1.935

Gelijkwaardig veiligheidsgeval

De exploitant mag geen alternatieve procedures invoeren voor de in dit subdeel voorgeschreven procedures tenzij dit noodzakelijk is en eerst een gelijkwaardig veiligheidsgeval is goedgekeurd volgens de toepasselijke algemene evaluatieprocedures, en hij daarvoor van de Dienst toestemming heeft gekregen.

SUBDEEL N

STUURHUTPERSONEEL

OPS 1.940

Samenstelling van het stuurhutpersoneel

(Zie bijlagen 1 en 2 bij OPS 1.940)

a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat:

1. de samenstelling van het stuurhutpersoneel in overeenstemming is met het vlieghandboek (AFM) en het aantal stuurhutpersoneelsleden op de aangewezen werkplekken niet lager is dan het daarin vermelde minimum;
2. het stuurhutpersoneel wordt uitgebreid wanneer dat noodzakelijk is voor de soort vlucht, en niet verminderd wordt tot beneden het in het vluchthandboek vermelde aantal;
3. alle leden van het stuurhutpersoneel in het bezit zijn van een relevant en geldig bewijs van bevoegdheid dat aanvaardbaar is voor de Dienst en over de juiste kwalificaties en vakkundigheid beschikken om de hun opgedragen taken uit te voeren;
4. procedures die aanvaardbaar zijn voor de Dienst worden vastgesteld om te voorkomen dat onervaren stuurhutpersoneelsleden tegelijkertijd in dezelfde bemanning worden ingedeeld;

5. één bestuurder uit het stuurhutpersoneel, die gezagvoerdersbevoegdheid heeft volgens de toepasselijke reglementen met betrekking tot bewijzen van bevoegdheid van stuurhutpersoneel, als gezagvoerder wordt aangewezen. Deze gezagvoerder mag de vluchtuitvoering delegeren aan een andere voldoende gekwalificeerde bestuurder; en

6. als volgens het vlieghandboek een aparte systeemoperator is vereist, zich onder het stuurhutpersoneel één persoon bevindt die over een bewijs van bevoegdheid als boordwerktuigkundige beschikt of over voldoende, voor de Dienst aanvaardbare kwalificaties beschikt.

7. De exploitant dient ervoor te zorgen dat bij het inhuren van stuurhutpersoneelsleden die zelfstandig zijn en/of op freelance- of part-timebasis werken, voldaan wordt aan de eisen van subdeel N. Hierbij dient speciale aandacht te worden besteed aan het totale aantal vliegtuigtypen of -varianten dat een stuurhutpersoneelslid mag besturen voor commercieel vervoer door de lucht, hetwelk niet hoger mag zijn dan de in OPS 1.980 en OPS 1.981 genoemde aantallen, met inbegrip van eventuele werkzaamheden voor een andere exploitant.

b) Minimumstuurhutbemanning bij IFR- of nachtvluchten

Bij IFR-vluchten of vluchten bij nacht dient een exploitant ervoor te zorgen dat:

1. voor vliegtuigen met schroefturbine-aandrijving met een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van meer dan negen en voor alle straalvliegtuigen, de stuurhutbemanning uit ten minste twee bestuurders bestaat; of
2. andere vliegtuigen dan de in bovenstaande subparagraaf b) 1 genoemde, door één bestuurder worden gevlogen, mits wordt voldaan aan de eisen van bijlage 2 bij OPS 1.940. Indien niet aan de eisen van bijlage 2 wordt voldaan, bedraagt de minimumstuurhutbemanning twee bestuurders.

OPS 1.945

Conversietraining en -toetsing

(Zie bijlage 1 bij OPS 1.945)

a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat:

1. een stuurhutpersoneelslid die overstapt van een vliegtuigtype naar een ander(e) type/klasse waarvoor een nieuwe (type/klasse)aantekening is vereist, een typebevoegdheidscursus volgt welke voldoet aan de relevante eisen voor de afgifte van bewijzen van bevoegdheid;
2. een stuurhutpersoneelslid een conversiecursus volgt alvorens zonder toezicht lijnvluchten uit te voeren:
 - i) bij de overgang naar een vliegtuig waarvoor een nieuwe type/klasseaantekening is vereist; of
 - ii) bij de overgang naar een andere exploitant;
3. de conversietraining wordt gegeven door voldoende gekwalificeerde personen volgens een voor de Dienst aanvaardbare, gedetailleerde syllabus die in het vluchthandboek is opgenomen;

4. bij het bepalen van de hoeveelheid training welke voor de conversie cursus is vereist, rekening wordt gehouden met eerder door het stuurhutpersoneelslid gevolgde training, zoals opgetekend in het in OPS 1.985 voorgeschreven trainingregister;
 5. de minimumeisen met betrekking tot kwalificaties en ervaring waaraan stuurhutpersoneelsleden dienen te voldoen alvorens conversietraining te volgen, worden vermeld in het vluchthandboek;
 6. elk stuurhutpersoneelslid de volgens OPS 1.965 b) vereiste controles en de volgens OPS 1.965 d) vereiste training en toetsing ondergaat alvorens te beginnen met het uitvoeren van lijnvluchten onder toezicht;
 7. na voltooiing van de nodige lijnvluchten onder toezicht, de volgens OPS 1.965 c) vereiste toets wordt afgelegd;
 8. wanneer een stuurhutpersoneelslid eenmaal begonnen is aan een conversie cursus, deze persoon geen vluchten meer uitvoert op een ander(e) type/klasse totdat de cursus voltooid of beëindigd is; en
 9. training op het gebied van beheer van en betrekkingen met boordpersoneel deel uitmaakt van de conversie cursus.
- b) Bij overgang van een vliegtuigtype/-klasse naar een ander mag de volgens 1.965 b) vereiste toets worden gecombineerd met de vaardigheidstest voor type- of klasse-aantekening.
- c) De interne conversie cursus en de type- of klasse-aantekeningscursus mogen worden gecombineerd.

OPS 1.950

Verschillentraining en vertrouwds makingstraining

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat een stuurhutpersoneelslid de volgende trainingen volgt.
1. Verschillentraining
 - i) bij het vliegen met een andere variant van een vliegtuig van hetzelfde type of een ander type van dezelfde klasse als waar op dat moment mee gevlogen wordt; of
 - ii) als een wijziging in de uitrusting en/of procedures op de typen of varianten waar op dat moment mee gevlogen wordt, aanvullende kennis vereist, en training op een geschikte trainingsinrichting.
 2. Vertrouwds makingstraining
 - i) bij het vliegen met een ander vliegtuig van hetzelfde type of dezelfde variant; of
 - ii) als een wijziging in de uitrusting en/of procedures op de typen of varianten waarmee op dat moment gevlogen wordt, de vergaring van aanvullende kennis vereist.
- b) De exploitant dient in het vluchthandboek te vermelden wanneer de genoemde verschillen- of vertrouwds makingstraining is vereist.

OPS 1.955

Benoeming tot gezagvoerder

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat voor de bevordering van tweede bestuurder tot gezagvoerder en voor hen die in dienst komen als gezagvoerder:
1. een voor de Dienst aanvaardbaar minimumervaringsniveau wordt vastgesteld en in het vluchthandboek wordt vermeld; en
 2. voor vluchten met meerkoppige bemanningen, de eerste bestuurder een geschikte gezagvoerderscursus volgt.
- b) De volgens bovenstaande subparagraaf a) 2 vereiste gezagvoerderscursus dient nader te worden omschreven in het vluchthandboek en ten minste het volgende te omvatten.
1. Training in een vluchtnabootser (met inbegrip van lijndienst-georiënteerde vliegtraining) en/of vliegtraining.
 2. Een interne vaardigheidstoets voor het vliegen als gezagvoerder.
 3. De verantwoordelijkheden van de gezagvoerder.
 4. Lijntraining als gezagvoerder onder toezicht. Er zijn ten minste tien sectoren vereist voor piloten die reeds op het vliegtuigtype zijn gekwalificeerd.
 5. Het afleggen van een lijnvliegtoets voor gezagvoerders als voorgeschreven in OPS 1.965 c) en route- en luchtvaartterreinkwalificaties als voorgeschreven in OPS 1.975.
 6. Training in beheer van en betrekkingen met boordpersoneel.

OPS 1.960

Gezagvoerders die beschikken over een Bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger

De exploitant dient ervoor te zorgen dat:

1. een houder van het bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger (CPL) niet optreedt als gezagvoerder van een vliegtuig dat volgens het vlieghandboek gecertificeerd is voor besturing door één bestuurder tenzij:
 - i) bij het uitvoeren van passagiersvluchten onder zichtvliegvoorschriften (VFR) buiten een straal van 50 zeemijl van een vertrekterrein, de bestuurder een totaal aantal vliegreuren op vliegtuigen heeft van ten minste 500 uur of in het bezit is van een geldige bevoegdverklaring instrumentvliegen; of
 - ii) bij gebruik van een meermotorig type onder instrumentvliegvoorschriften (IFR), de bestuurder een totaal aantal vliegreuren op vliegtuigen heeft van ten minste 700, waaronder 400 uur als gezagvoerder waarvan 100 uur onder IFR waarvan 40 uur op meermotorige vliegtuigen. De 400 uur als gezagvoerder mogen vervangen worden door uren als tweede bestuurder met dien verstande dat elke twee uren als tweede bestuurder overeenkomen met één uur als gezagvoerder, mits deze uren werden gemaakt met een bemanning met meer dan één piloot, als voorgeschreven in het vluchthandboek;

2. naast bovenstaande subparagraaf a) 1 ii), vliegend onder IFR als enige bestuurder, voldaan wordt aan de eisen van bijlage 2 bij OPS 1.940; en
3. bij vluchten met meer dan één bestuurder, naast bovenstaande subparagraaf a) 1, en voordat de bestuurder optreedt als gezagvoerder, de in OPS 1.955 a) 2 voorgeschreven gezagvoerderscursus is gevolgd.

OPS 1.965

Periodieke training en toetsing

(Zie bijlagen 1 en 2 bij OPS 1.965)

a) Algemeen

De exploitant dient ervoor te zorgen dat:

1. elk stuurhutpersoneelslid periodieke trainingen en toetsing ondergaat en dat al deze trainingen en toetsen betrekking hebben op het vliegtuigtype of de variant waarvoor die persoon gecertificeerd is;
2. een programma van periodieke trainingen en tests wordt vastgelegd in het vluchthandboek en door de Dienst wordt goedgekeurd;
3. periodieke training door de volgende personen wordt gegeven:
 - i) Grond- en herhalingscursussen — door een voldoende deskundig persoon;
 - ii) Vlieg/vluchtnabootsertraining — door een instructeur/examinator voor een typebevoegdverklaring, of (bij vluchtnabootsertraining) door een instructeur voor een typebevoegdverklaring;
 - iii) Training in het gebruik van nood- en veiligheidsuitrusting en toetsing daarvan — door voldoende deskundige personen; en
 - iv) Training in beheer van en betrekkingen met boordpersoneel (CRM) door voldoende deskundige personen;
4. periodieke toetsing door de volgende personen worden uitgevoerd:
 - i) Interne vaardigheidstests — door een examinator voor typeaantekening; en
 - ii) Lijntests — door gezagvoerders die door de exploitant worden aangewezen en voor de Dienst aanvaardbaar zijn; en
5. elk stuurhutpersoneelslid interne vaardigheidstests ondergaat als lid van een normale stuurhutbemanning.

b) Interne vaardigheidstest

1. De exploitant dient ervoor te zorgen dat:
 - i) elk stuurhutpersoneelslid interne vaardigheidstests aflegt ter bevestiging van zijn bekwaamheid in het uitvoeren van normale, abnormale en noodprocedures; en

- ii) de test wordt uitgevoerd zonder externe visuele referentie als het stuurhutpersoneelslid met uitvoering van IFR-vluchten belast wordt.

2. De geldigheidstermijn van een interne vaardigheidstest is zes kalendermaanden plus het restant van de maand van afgifte. Bij afgifte binnen de laatste drie kalendermaanden van de geldigheid van een voorgaande interne vaardigheidstest, strekt de geldigheidstermijn zich uit van de datum van afgifte tot zes kalendermaanden na de verloopdatum van die voorgaande interne vaardigheidstest.

c) Lijntest

De exploitant dient ervoor te zorgen dat elk stuurhutpersoneelslid een lijntest aflegt op het vliegtuig om ter bevestiging van zijn bekwaamheid in het uitvoeren van normale lijnvluchten als omschreven in het vluchthandboek. De geldigheidstermijn van een lijntest is twaalf kalendermaanden plus het restant van de maand van afgifte. Bij afgifte binnen de laatste drie kalendermaanden van de geldigheid van een voorgaande lijntest, strekt de geldigheidstermijn zich uit van de datum van afgifte tot twaalf kalendermaanden na de verloopdatum van die voorgaande lijntest.

d) Training in het gebruik van nood- en veiligheidsuitrusting en toetsing daarvan

De exploitant dient ervoor te zorgen dat elk stuurhutpersoneelslid training ondergaat en toetsen aflegt aangaande de plaats en het gebruik van alle nood- en veiligheidsuitrusting aan boord. De geldigheidstermijn van een nood- en veiligheidsuitrustingstest is 12 kalendermaanden plus het restant van de maand van afgifte. Bij afgifte binnen de laatste drie kalendermaanden van de geldigheid van een voorgaande nood- en veiligheidsuitrustingstest, strekt de geldigheidstermijn zich uit van de datum van afgifte tot twaalf kalendermaanden na de verloopdatum van die voorgaande nood- en veiligheidsuitrustingstest.

e) Beheer van en betrekkingen met boordpersoneel

De exploitant dient ervoor te zorgen dat elk stuurhutpersoneelslid een training volgt in beheer van en betrekkingen met boordpersoneel, als onderdeel van de periodieke training.

f) Grondtraining en herhalingscursussen

De exploitant dient ervoor te zorgen dat elk stuurhutpersoneelslid elke 12 maanden grondtraining en herhalingscursussen volgt. Indien de training wordt gegeven binnen drie kalendermaanden vóór het verstrijken van de periode van 12 kalendermaanden, dient de volgende grondtraining en herhalingscursus te worden doorlopen binnen 12 kalendermaanden na de oorspronkelijke verloopdatum van de voorgaande grondtraining en herhalingscursus.

g) Vliegtraining/vluchtnabootsertraining

De exploitant dient ervoor te zorgen dat elk stuurhutpersoneelslid ten minste elke 12 maanden vlieg- en vluchtnabootsertraining ondergaat. Indien de training wordt gegeven binnen 3 kalendermaanden vóór het verstrijken van de periode van 12 kalendermaanden, dient de volgende vlieg- en vluchtnabootsertraining te worden doorlopen binnen 12 kalendermaanden na de oorspronkelijke verloopdatum van de voorgaande vlieg- en vluchtnabootsertraining.

OPS 1.968

Bevoegdheid van een bestuurder om vanuit beide bestuurdersstoelen te werken

(Zie bijlage 1 bij OPS 1.968)

De exploitant dient ervoor te zorgen dat:

1. een piloot die vanuit beide bestuurdersstoelen moet kunnen werken, de benodigde training en toetsing ondergaat; en
2. het programma van trainingen en toetsing in het vluchthandboek wordt vermeld en voor de Dienst aanvaardbaar is.

OPS 1.970

Recente ervaring

a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat:

1. Gezagvoerder: Een bestuurder niet fungeert als gezagvoerder op een vliegtuig tenzij hij in de voorafgaande 90 dagen ten minste drie starts en drie landingen heeft uitgevoerd als eerste bestuurder van een vliegtuig van hetzelfde type of in een vluchtnabootser die voor dat doel geschikt en goedgekeurd is conform de toepasselijke regels met betrekking tot synthetische trainingstoestellen, van het te gebruiken vliegtuigtype; en
 2. Tweede bestuurder: Een tweede bestuurder niet belast wordt met de feitelijke besturing tijdens de start en de landing tenzij hij in de voorafgaande 90 dagen als eerste bestuurder belast is geweest met de feitelijke besturing van een vliegtuig van hetzelfde type of een vluchtnabootser die voor dat doel geschikt en goedgekeurd is conform de toepasselijke regels met betrekking tot synthetische trainingstoestellen, van het te gebruiken vliegtuigtype.
- b) De in bovenstaande subparagrafen a) 1 en 2 voorgeschreven periode van 90 dagen mag worden verlengd tot maximaal 120 dagen door uitvoering van lijnvluchten onder toezicht van een instructeur of examiner voor typeaantekening. Voor perioden van meer dan 120 dagen wordt aan de eis van recente ervaring voldaan door een oefenvlucht of gebruik van een goedgekeurde vluchtnabootser.

OPS 1.975

Gezagvoerder — Route- en terreinkwalificaties

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat een bestuurder, alvorens deze als gezagvoerder wordt aangesteld, voldoende kennis heeft opgedaan over de te vliegen route, de te gebruiken luchtvaartterreinen (met inbegrip van uitwijkhavens) en faciliteiten en de te volgen procedures.
- b) De geldigheids termijn van een route- en terreinkwalificatie is 12 kalendermaanden plus het restant van:
 1. de maand waarin kwalificatie plaatsvond; of
 2. de maand waarin voor het laatst op de route of naar het luchtvaartterrein werd gevlogen.

c) De route- en terreinkwalificatie dient opnieuw te worden bevestigd door binnen de in bovenstaande subparagraaf b) voorgeschreven geldigheidsperiode te vliegen op de route of naar het luchtvaartterrein.

d) Bij herbevestiging binnen de laatste 3 kalendermaanden van de geldigheid van een voorgaande route- en terreinkwalificatie, strekt de geldigheids termijn zich uit van de datum van herbevestiging tot 12 kalendermaanden na de verloopdatum van die voorgaande route- en terreinkwalificatie.

OPS 1.978

Gevorderd kwalificatieprogramma

- a) De geldigheids termijnen in OPS 1.965 en 1.970 mogen worden verlengd daar waar de Dienst een door de exploitant vastgesteld gevorderd kwalificatieprogramma heeft goedgekeurd.
- b) Het gevorderde kwalificatieprogramma dient trainingen en toetsen te omvatten waarmee een vaardigheidsniveau wordt opgebouwd en in stand gehouden dat niet minder is dan het bepaalde in OPS 1.945, 1.965 en 1.970.

OPS 1.980

Vluchtuitvoering op meer dan één type of variant

(Zie bijlage 1 bij OPS 1.980)

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat een stuurhutpersoneelslid niet op meer dan één type of variant vliegt tenzij deze persoon daartoe de nodige competentie bezit.
- b) Indien het gebruik van meer dan één type of variant wordt overwogen, dient een exploitant ervoor te zorgen dat de verschillen en/of overeenkomsten dit rechtvaardigen, rekening houdend met het volgende:
 1. De stand der techniek.
 2. Operationele procedures.
 3. Gebruikseigenschappen.
- c) De exploitant dient ervoor te zorgen dat een stuurhutpersoneelslid dat op meer dan één type of variant vliegt, voldoet aan alle in subdeel N voorgeschreven eisen voor elk type of elke variant tenzij de Dienst heeft ingestemd met vrijstelling(en) met betrekking tot de vereisten voor training, toetsing en recente ervaring.
- d) De exploitant dient in het vluchthandboek relevante, door de Dienst goedgekeurde procedures en/of operationele beperkingen vast te leggen voor het werken op meer dan één type of variant, waarin wordt vermeld:
 1. het minimale ervaringsniveau van het stuurhutpersoneelslid;
 2. het minimale ervaringsniveau op één type of variant voordat wordt begonnen aan de training voor en het vliegen met een ander type of andere variant;

3. het proces volgens hetwelk stuurhutpersoneel dat gekwalificeerd is op één type of variant, getraind en gekwalificeerd wordt op een ander type of andere variant;
4. alle toepasselijke eisen inzake recente ervaring voor elk type of elke variant.

OPS 1.981

Bediening van helikopters en vliegtuigen

Als een stuurhutpersoneelslid met zowel helikopters als vliegtuigen vliegt:

1. dient een exploitant ervoor te zorgen dat het vliegen met helikopters en vliegtuigen beperkt blijft tot één type van elke soort;
2. dient de exploitant in het vluchthandboek ter zake dienende, door de Dienst goedgekeurde procedures en/of operationele beperkingen vast te leggen.

OPS 1.985

Trainingsregisters

De exploitant dient:

1. registers bij te houden van alle door een stuurhutpersoneelslid ondergane trainingen, toetsen en kwalificatieprocedures als voorgeschreven in OPS 1.945, 1.955, 1.965, 1.968 en 1.975; en
2. het betrokken stuurhutpersoneelslid op diens verzoek inzake te geven in de registers van alle conversiecurssussen en periodieke trainingen en toetsen.

Bijlage 1 bij OPS 1.940

Aflossing van stuurhutpersoneelsleden tijdens de vlucht

- a) Een stuurhutpersoneelslid mag tijdens de vlucht bij de uitvoering van diens taken als bestuurder worden afgelost door een ander voldoende gekwalificeerd stuurhutpersoneelslid.

b) *Aflossing van de gezagvoerder*

De gezagvoerder mag worden afgelost door:

- i) een andere als gezagvoerder gekwalificeerde bestuurder; of
- ii) een gezagvoerder (PIC) met kwalificaties als beschreven in onderstaande subparagraaf c).

c) *Minimumeisen te stellen aan een PIC die de gezagvoerder aflöst:*

1. een geldig bewijs van bevoegdheid als verkeersvlieger;
2. conversietraining en toetsing (met inbegrip van training voor typeaantekening) als voorgeschreven in OPS 1.945;
3. alle periodieke training en toetsing als voorgeschreven in OPS 1.965;

4. recente ervaring als voorgeschreven in OPS 1.970;

5. routekwalificatie voor gezagvoerders als voorgeschreven in OPS 1.975; en

6. alleen tijdens de kruisvlucht als gezagvoerder optreden, en niet beneden FL 200.

d) *Aflossing van de tweede bestuurder*

De tweede bestuurder mag worden afgelost door:

- i) een andere voldoende gekwalificeerde bestuurder; of
- ii) een tweede bestuurder voor aflossing tijdens de kruisvlucht met kwalificaties als beschreven in onderstaande subparagraaf e).

e) *Minimumeisen te stellen aan de tweede bestuurder voor aflossing tijdens de kruisvlucht*

1. Een geldig bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger met instrumentaantekening;
2. conversietraining en -toetsing, met inbegrip van training voor typeaantekening, als voorgeschreven in OPS 1.945 met uitzondering van de eisen voor start- en landingstraining;
3. alle periodieke training en toetsing als voorgeschreven in OPS 1.965 met uitzondering van de eisen voor start- en landings-training; en
4. alleen tijdens de kruisvlucht als tweede bestuurder optreden, en niet beneden FL 200.
5. Recente ervaring als voorgeschreven in OPS 1.970 is niet vereist. De piloot dient echter met tussenpozen van niet meer dan negentig (90) dagen vluchtnabootstraining te ondergaan voor het op peil houden en opfrissen van zijn vliegvaardigheid. Deze herhalingscursus mag worden gecombineerd met de in OPS 1.965 voorgeschreven training.

f) *Aflossing van de systeemoperateur*

Een systeemoperateur mag worden afgelost door een bemanningslid dat over een bewijs van bevoegdheid als boordwerktuigkundige beschikt of door een voldoende gekwalificeerd stuurhutpersoneelslid dat aanvaardbaar is voor de Dienst.

Bijlage 2 bij OPS 1.940

Uitvoering van IFR- of nachtvluchten door één piloot

De in OPS 1.940 b) 2 genoemde vliegtuigen mogen door één piloot onder IFR of 's nachts worden gevlogen als aan de volgende eisen wordt voldaan.

1. De exploitant dient in het vluchthandboek een programma op te nemen voor conversie- en periodieke training van piloten, dat voorziet in aanvullende eisen voor vluchtuitleiding met één piloot.

2. De stuurhutprocedures dienen met name het volgende te omvatten.

Bijlage 1 bij OPS 1.965

Periodieke training en toetsing — Bestuurders

- i) Beheer van de motor(en) en procedures ingeval van nood.
 - ii) Gebruik van normale, abnormale en noodcontrolelijst.
 - iii) ATC-communicatie.
 - iv) Vertrek- en naderingsprocedures.
 - v) Beheer van de automatische piloot; en
 - vi) vereenvoudigde documentatie voor gebruik tijdens de vlucht.
3. De volgens OPS 1.965 vereiste periodieke toetsen dienen te worden uitgevoerd in de rol van enige bestuurder op het/de betreffende vliegtuigtype/-klasse in een omgeving die representatief is voor de vluchttuitvoering.
4. De bestuurder dient ten minste 50 vliegreuren te hebben op het/de specifieke vliegtuigtype/-klasse onder IFR, waarvan 10 uur als gezagvoerder; en
5. een piloot die als enige bestuurder een vlucht uitvoert onder IFR of bij nacht dient een minimale ervaring te hebben van vijf IFR-vluchten, waaronder drie instrumentnaderingen, uitgevoerd tijdens de laatste 90 dagen op het/de betreffende vliegtuigtype/-klasse in de rol van enige bestuurder. Deze eis mag worden vervangen door een IFR-instrumentnaderingstest op het/de betreffende vliegtuigtype/-klasse.

Bijlage 1 bij OPS 1.945

Interne conversiecursus

- a) Een interne conversiecursus dient het volgende te omvatten.
- 1. Grondtraining en toetsing o.a. met betrekking tot vliegtuigsystemen en normale, abnormale en noodprocedures;
 - 2. training in het gebruik van nood- en veiligheidsuitrusting en toetsing daarvan, welke dienen te worden voltooid voordat de vliegtraining begint;
 - 3. training op het gebied van beheer van en betrekkingen met boordpersoneel;
 - 4. vlieg-/vluchtnabootsertraining en toetsing daarvan; en
 - 5. lijnvliegen onder toezicht en lijntest.
- b) De conversiecursus dient te worden uitgevoerd in de in bovenstaande subparagraaf a) aangegeven volgorde.
- c) Als een stuurhutpersoneelslid niet eerder een interne conversiecursus heeft ondergaan, dient de exploitant ervoor te zorgen dat naast bovenstaande subparagraaf a) het stuurhutpersoneelslid algemene training ondergaat in EHBO en, indien van toepassing, training in procedures voor het maken van noodlandingen op het water, met gebruik van de uitrusting in het water.

a) Periodieke training

De periodieke training dient het volgende te omvatten:

1. Grondtraining en herhalingscursussen

- i) Het programma van grondtraining en herhalingscursussen dient te omvatten.
 - A) Vliegtuigsystemen;
 - B) operationele procedures en eisen, waaronder die met betrekking tot ijsbestrijding/-verwijdering op de grond en onvermogen van een bestuurder diens taken uit te voeren; en
 - C) evaluatie van ongelukken, incidenten en voorvallen.

- ii) De tijdens de grondtraining en herhalingscursussen opgedane kennis dient te worden gecontroleerd door middel van een vragenlijst of andere geschikte methode.

2. Vliegtraining/vluchtnabootsertraining

- i) Het vlieg-/vluchtnabootsertrainingsprogramma dient zodanig te worden ingericht dat, gedurende de drie voorafgaande jaren, alle belangrijke storingen in vliegtuigsystemen en de bijbehorende procedures aan de orde komen.
- ii) Indien manoeuvres met (een) uitgevallen motor(en) in een vliegtuig worden uitgevoerd, dient het uitvallen van de motor(en) te worden gesimuleerd.
- iii) De vlieg-/vluchtnabootsertraining mag met de interne vaardigheidstest worden gecombineerd.

3. Training in het gebruik van nood- en veiligheidsuitrusting

- i) Het programma voor training in het gebruik van de nood- en veiligheidsuitrusting mag met de toetsing van het gebruik van nood- en veiligheidsuitrusting worden gecombineerd, en dient in een vliegtuig of een geschikte alternatieve trainingsinrichting te worden uitgevoerd.
- ii) Het trainingsprogramma aangaande de nood- en veiligheidsuitrusting dient elk jaar het volgende te omvatten.
 - A) Het daadwerkelijk aantrekken van een zwemvest, voor zover aanwezig;
 - B) het daadwerkelijk opdoen van beschermende ademhalingsapparatuur;
 - C) daadwerkelijk gebruik van brandblussers;
 - D) onderricht betreffende de plaats en het gebruik van alle nood- en veiligheidsuitrusting aan boord van het vliegtuig;
 - E) onderricht betreffende de plaats en het gebruik van alle soorten uitgangen; en
 - F) beveiligingsprocedures.

iii) Elke drie jaar dient het trainingsprogramma het volgende te omvatten.

- A) Daadwerkelijk gebruik van alle soorten uitgangen;
- B) demonstratie van het gebruik van een glijbaan, voor zover aanwezig;
- C) daadwerkelijke bestrijding van een werkelijke of gesimuleerde brand met gebruikmaking van apparatuur welke representatief is voor de apparatuur aan boord van het vliegtuig, met dien verstande dat bij gebruik van Halon-blussers een voor de Dienst aanvaardbare alternatieve methode mag worden gebruikt;
- D) de effecten van rook in een afgesloten ruimte en daadwerkelijk gebruik van alle relevante apparatuur in een gesimuleerde, met rook gevulde omgeving;
- E) het daadwerkelijk omgaan met echte of gesimuleerde pyrotechnische signalen, voor zover aanwezig; en
- F) demonstratie van het gebruik van het (de) reddingsvlot(ten) voor zover aanwezig.

4. Training in beheer van en betrekkingen met boordpersoneel.

b) Periodieke toetsing

Periodieke toetsing dient het volgende te omvatten.

1. Interne vaardigheidstests

- i) Voor zover van toepassing dienen de interne vaardigheidstests de volgende manoeuvres te omvatten.
 - A) Afgebroken start wanneer een vluchtnabootser beschikbaar is, anders alleen „touch“-routines;
 - B) start met een motorstoring tussen V_1 en V_2 , of zodra dat gezien de veiligheid toelaatbaar is;
 - C) precisie-instrumentnadering tot minima met, in het geval van meermotorige vliegtuigen, één uitgevallen motor;
 - D) niet-precisienadering tot minima;
 - E) afgebroken nadering op instrumenten vanaf minima met, in het geval van meermotorige vliegtuigen, één uitgevallen motor; en
 - F) landing met één uitgevallen motor. Voor eenmotorige vliegtuigen is een oefennoodlanding vereist.
- ii) Indien manoeuvres met (een) uitgevallen motor(en) in een vliegtuig worden uitgevoerd, dient het uitvallen van de motor(en) te worden gesimuleerd.
- iii) Naast de in bovenstaande subparagrafen i) A) t/m F) voorgeschreven tests, dient elke 12 maanden te worden voldaan

aan de vereisten welke gelden voor de afgifte van bewijzen van bevoegdheid als stuurhutbemanningsleden; dit mag met de interne vaardigheidstest worden gecombineerd.

- iv) Voor een piloot die alleen onder VFR vliegt mogen de in bovenstaande subparagrafen i) C) t/m E) voorgeschreven tests worden weggelaten, met uitzondering van een nadering en doorstart in een meermotorig vliegtuig met één uitgevallen motor.
- v) Interne vaardigheidstests dienen door een examiner voor typeaantekening te worden afgenomen.

2. Toetsing van gebruik van nood- en veiligheidsuitrusting

De zaken die getest dienen te worden zijn die, waarvoor training volgens bovenstaande subparagraaf a) 3 is gevolgd.

3. Lijntests

- i) Lijntests dienen de vaardigheid vast te stellen om op bevredigende wijze een volledige lijnvlucht uit te voeren, met inbegrip van procedures vóór en na de vlucht en gebruik van de aanwezige apparatuur, zoals vermeld in het vluchthandboek.
- ii) Stuurhutpersoneelsleden dienen beoordeeld te worden op hun vaardigheden aangaande beheer van en betrekkingen met boordpersoneel.
- iii) Wanneer piloten taken krijgen opgedragen in de rol van zowel besturende als niet-besturende piloot, dienen zij in beide functies te worden getest.
- iv) Lijntests dienen in een vliegtuig te worden uitgevoerd.
- v) Lijntests dienen afgenomen te worden door gezagvoerders die door de exploitant worden aangewezen en voor de Dienst aanvaardbaar zijn.

Bijlage 2 bij OPS 1.965

Periodieke training en toetsing — Systeemoperators

- a) De periodieke training en toetsing van systeemoperators dient te voldoen aan de eisen voor bestuurders en eventuele aanvullende specifieke taken, met weglating van die zaken die niet van toepassing zijn op systeemoperators.
- b) De periodieke training en toetsing van systeemoperators dient zo mogelijk tegelijkertijd plaats te vinden met de periodieke training en toetsing van een piloot.
- c) Een lijntest dient afgenomen te worden door een gezagvoerder die door de exploitant wordt aangewezen en voor de Dienst aanvaardbaar is, of door een instructeur of examiner voor typeaantekening voor systeemoperators.

Bijlage 1 bij OPS 1.968

Bevoegdheid van een bestuurder om vanuit beide bestuurdersstoelen te werken

- a) Gezagvoerders die voor hun werkzaamheden ook vanuit de rechterstoel moeten opereren en de taken van de tweede bestuurder uitvoeren, of gezagvoerders die trainings- of examentaken moeten uitvoeren vanuit de rechterstoel, dienen aanvullende training en toetsing te ondergaan zoals vermeld in het vluchthandboek, tegelijk met de interne vaardigheidstests zoals voorgeschreven in OPS 1.965 b). Deze aanvullende training dient ten minste het volgende te omvatten.
1. Een motorstoring tijdens de start;
 2. een nadering en doorstart met één uitgevallen motor; en
 3. een landing met één uitgevallen motor.
- b) Indien manoeuvres met (een) uitgevallen motor(en) in een vliegtuig worden uitgevoerd, dient het uitvallen van de motor(en) te worden gesimuleerd.
- c) Bij het werken in de rechterstoel dienen tevens de volgens OPS vereiste tests voor het werken vanuit de linkerstoel geldig en actueel te zijn.
- d) Een bestuurder die de gezagvoerder als eerste bestuurder aflost dient, naast de interne vaardigheidstests zoals voorgeschreven in OPS 1.965 b), vaardigheid aan te tonen in de routines en procedures welke anders tot de verantwoordelijkheid van de gezagvoerder als eerste bestuurder zouden behoren. Wanneer de verschillen tussen linker- en rechterstoel niet belangrijk zijn (bijvoorbeeld vanwege het gebruik van de automatische piloot) mag de oefening vanuit elk van beide stoelen worden uitgevoerd.
- e) Een bestuurder die in de linkerstoel zit en niet als gezagvoerder optreedt, dient naast de interne vaardigheidstests zoals voorgeschreven in OPS 1.965 b), vaardigheid aan te tonen in de routines en procedures welke anders tot de verantwoordelijkheid van de gezagvoerder als niet-besturend piloot zouden behoren. Wanneer de verschillen tussen linker- en rechterstoel niet belangrijk zijn (bijvoorbeeld vanwege het gebruik van de automatische piloot) mag de oefening vanuit elk van beide stoelen worden uitgevoerd.

Bijlage 1 bij OPS 1.980

Vluchtuitvoering op meer dan één type of variant

- a) Als een stuurhutpersoneelslid op meer dan één vliegtuigtype of -variant vliegt binnen één of meer brevetaantekeningen (type: meer dan één piloot), dient een exploitant ervoor te zorgen dat:
1. de in het vluchthandboek vermelde minimale samenstelling van het stuurhutpersoneel gelijk is voor elk type of elke variant waarmee gevlogen wordt;
 2. een stuurhutpersoneelslid niet vliegt op meer dan twee vliegtuigtypes of -varianten waarvoor een aparte brevetaantekening is vereist; en
 3. binnen één vluchtdienstperiode alleen gevlogen wordt met vliegtuigen die binnen één brevetaantekening vallen, tenzij de exploi-

tant procedures heeft vastgesteld om voldoende voorbereidings-tijd te garanderen.

- b) Als een stuurhutpersoneelslid dienst doet op meer dan één vliegtuigklasse, -type of -variant (klasse en/of type: één piloot), doch niet binnen één brevetaantekening, dient een exploitant aan de volgende eisen te voldoen.
1. Een stuurhutpersoneelslid mag niet dienst doen op meer dan:
 - i) drie vliegtuigtypen of -varianten met zuigermotoren; of
 - ii) drie vliegtuigtypen of -varianten met schroefturbinemotoren; of
 - iii) één vliegtuigtype of -variant met schroefturbinemotoren en één vliegtuigtype of -variant met zuigermotoren; of
 - iv) één vliegtuigtype of -variant met schroefturbinemotoren en een willekeurig vliegtuig in een bepaalde klasse.
 2. OPS 1.965 voor elk gebruikt vliegtuigtype of variant, tenzij de exploitant specifieke procedures en/of operationele restricties heeft gedemonstreerd die voor de Dienst aanvaardbaar zijn.
- c) Als een stuurhutpersoneelslid dienst doet op meer dan één vliegtuigtype of -variant (type: één piloot en type: meer dan één piloot), doch niet binnen één brevetaantekening, dient een exploitant aan de volgende eisen te voldoen.
1. Bovenstaande subparagrafen a) 1, a) 2 en a) 3;
 2. onderstaande subparagraaf d).
- d) Als een stuurhutpersoneelslid dienst doet op meer dan één vliegtuigtype of -variant (type: meer dan één piloot), doch niet binnen één brevetaantekening, dient een exploitant aan de volgende eisen te voldoen.
1. Bovenstaande subparagrafen a) 1, a) 2 en a) 3.
 2. Alvorens gebruik te kunnen maken van de voorrechten van twee brevetaantekeningen:
 - i) dienen stuurhutpersoneelsleden twee opeenvolgende interne vaardigheidstests te hebben afgelegd alsmede 500 uur dienst te hebben vervuld in de betreffende bemanningsfunctie op verkeersvluchten bij dezelfde exploitant.
 - ii) Indien een piloot ervaring heeft bij een exploitant en de voorrechten uitoefent van twee brevetaantekeningen, en vervolgens bij diezelfde exploitant bevorderd wordt tot gezagvoerder op één van die typen, is de vereiste minimumervaring als gezagvoerder zes maanden en 300 uur, en de piloot dient twee opeenvolgende interne vaardigheidstests te hebben afgelegd voordat hij weer in aanmerking komt voor het uitoefenen van twee brevetaantekeningen.
 3. Alvorens te beginnen aan de training voor en het vliegen met een ander type of andere variant, dienen stuurhutpersoneelsleden ten minste drie maanden en 150 uur op het basisvliegtuig te hebben gevlogen, en daarbij ten minste één vaardigheidstest te hebben afgelegd.
 4. Na het afleggen van de eerste lijntest op het nieuwe type, dient gedurende 50 uur of 20 sectoren uitsluitend gevlogen te worden op vliegtuigen waarvoor de nieuwe typeaantekening geldt.

5. OPS 1.970 voor elk gebruikt type tenzij door de Dienst vrijstellingen zijn verleend volgens onderstaande subparagraaf 7.

6. De periode waarin lijnvluchtervaring is vereist, dient voor elk type in het vluchthandboek te worden vermeld.

7. Wanneer om vrijstellingen wordt verzocht ter vermindering van de eisen met betrekking tot training, toetsing en recente ervaring bij het werken met verschillende vliegtuigtypen, dient de exploitant aan de Dienst aan te tonen welke zaken dusdanig vergelijkbaar zijn dat zij niet bij elk type of variant herhaald hoeven te worden.

i) OPS 1.965 b) vereist twee interne vaardigheidstests per jaar. Wanneer volgens bovenstaande subparagraaf 7 toestemming wordt verleend om interne vaardigheidstests afwisselend op elk van beide typen af te leggen, wordt door elke interne vaardigheidstest tevens de geldigheid van de interne vaardigheidstest voor het andere type verlengd. Mits de periode tussen vaardigheidstests niet langer is dan die welke is voorgeschreven in de toepasselijke regeling voor afgifte van bewijzen van bevoegdheid als stuurhutpersoneel voor elk type, zal zijn voldaan aan de betreffende eisen met betrekking tot de afgifte van bewijzen van bevoegdheid als stuurhutpersoneel. Voorts dient relevante en goedgekeurde periodieke training in het vluchthandboek te worden omschreven.

ii) OPS 1.965 b) vereist één lijntest per jaar. Wanneer volgens bovenstaande subparagraaf 7 toestemming wordt verleend om lijntests afwisselend op verschillende typen of varianten af te leggen, wordt door elke met goed gevolg afgelegde lijntest tevens de geldigheid van de lijntest voor het andere type of variant verlengd.

iii) De jaarlijkse training en toetsing van het gebruik van nood- en veiligheidsuitrusting dient alle vereisten voor elk type te omvatten.

8. OPS 1.965 voor elk gebruikt type of variant tenzij door de Dienst vrijstellingen zijn verleend volgens bovenstaande subparagraaf 7.

e) Als een stuurhutpersoneelslid dienst doet op combinaties van vliegtuigtypen of -varianten (klasse: één piloot en type: meer dan één piloot), dient een exploitant aan te tonen dat specifieke procedures en/of operationele restricties volgens OPS 1.980 d) zijn goedgekeurd.

SUBDEEL O

KAJUITPERSONEEL

OPS 1.988

Toepasselijkheid

De exploitant dient ervoor te zorgen dat alle bemanningsleden die niet behoren tot het stuurhutpersoneel en door de exploitant zijn aangewezen om werkzaamheden uit te voeren in het passagierscompartiment van een vliegtuig, voldoen aan de eisen van dit subdeel en de van toepassing zijnde veiligheidsregels, uitgezonderd extra bemanningsleden aan wie uitsluitend werkzaamheden zijn opgedragen die niet verband houden met de veiligheid.

OPS 1.990

Aantal leden en samenstelling van het kajuitpersoneel

a) De exploitant mag geen passagier(s) vervoeren met een vliegtuig met een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van meer dan 19, tenzij de bemanning ten minste één kajuitpersoneelslid telt die is belast met uitvoering van de in het vluchthandboek vermelde taken ter bevordering van de veiligheid van passagiers.

b) Om te voldoen aan bovenstaande subparagraaf a) dient een exploitant ervoor te zorgen dat het minimumaantal kajuitpersoneelsleden gelijk is aan de grootste waarde van:

1. één kajuitpersoneelslid voor elke 50, of gedeelte van 50, passagiersstoelen die op hetzelfde dek van een vliegtuig zijn geïnstalleerd; of

2. het aantal kajuitpersoneelsleden dat actief heeft deelgenomen aan de demonstratie van de noodevacuatie van de kajuit, of geacht werd te hebben deelgenomen in de betreffende analyse, met dien verstande dat indien de maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie ten minste 50 lager is dan het aantal tijdens de demonstratie geëvacueerde passagiers, het aantal kajuitpersoneelsleden met één verminderd mag worden voor elk geheel veelvoud van 50 stoelen dat de maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie minder is dan de gecertificeerde maximumcapaciteit.

c) Onder bijzondere omstandigheden mag de Dienst van een exploitant verlangen dat extra kajuitpersoneelsleden in de bemanning worden opgenomen.

d) In onvoorziene omstandigheden mag het vereiste aantal kajuitpersoneelsleden worden verminderd, mits:

1. het aantal passagiers is verminderd overeenkomstig de in het vluchthandboek vermelde procedures; en

2. na voltooiing van de vlucht een rapport wordt ingediend bij de Dienst.

e) De exploitant dient ervoor te zorgen dat bij het inhuren van kajuitpersoneelsleden die zelfstandig zijn en/of op freelance- of part-timebasis werken, voldaan wordt aan de eisen van subdeel O. Hierbij dient speciale aandacht te worden besteed aan het totale aantal vliegtuigtypen of -varianten dat een lid van het kajuitpersoneel mag besturen voor commercieel vervoer door de lucht, hetwelk niet hoger mag zijn dan de in OPS 1.1030 genoemde aantallen, met inbegrip van eventuele werkzaamheden voor een andere exploitant.

OPS 1.995

Minimumeisen

a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat elk lid van het kajuitpersoneel voldoet aan de van toepassing zijnde eisen inzake minimumleeftijd en medische geschiktheid.

b) De exploitant dient ervoor te zorgen dat elk lid van het kajuitpersoneel de nodige vakbekwaamheid bezit om zijn taken conform de in het vluchthandboek vermelde procedures uit te voeren.

OPS 1.1000

Leidinggevende kajuitpersoneelsleden

- a) De exploitant dient, telkens wanneer het kajuitpersoneel meer dan één lid telt, daaruit iemand aan te wijzen als leidinggevend lid van het kajuitpersoneel.
- b) Het leidinggevend lid van het kajuitpersoneel is verantwoordelijk verschuldigd aan de gezagvoerder voor de uitvoering en coördinatie van de in het vluchthandboek vermelde kajuitveiligheids- en noodprocedure(s).
- c) Indien volgens OPS 1.990 de aanwezigheid van meer dan één kajuitpersoneelslid is vereist, mag een exploitant een persoon niet tot leidinggevend lid van het kajuitpersoneel benoemen tenzij die persoon ten minste één jaar ervaring heeft als actief lid van het kajuitpersoneel en een relevante cursus heeft gevolgd.
- d) De exploitant dient procedures vast te stellen om te bepalen wie, uit de overgebleven leden van het kajuitpersoneel, het meest geschikt is om op te treden als leidinggevende van het kajuitpersoneel in het geval dat de aangewezen leidinggevende van het kajuitpersoneel zijn functie niet meer kan uitoefenen. Deze procedures dienen aanvaardbaar te zijn voor de Dienst en rekening te houden met de werkervaring van het betreffende lid van het kajuitpersoneel.

OPS 1.1005

Aanvangstraining

De exploitant dient ervoor te zorgen dat elk lid van het kajuitpersoneel met goed gevolg een door de Dienst goedgekeurde aanvangstraining doorloopt, conform de van toepassing zijnde voorschriften, en in het bezit is van een getuigschrift van vakbekwaamheid waarin de met goed gevolg doorlopen training van het betreffende lid van het kajuitpersoneel wordt beschreven.

OPS 1.1010

Conversie- en verschillentraining

De exploitant dient ervoor te zorgen dat elk lid van het kajuitpersoneel relevante training heeft doorlopen, conform de van toepassing zijnde regels en als vermeld in het vluchthandboek, alvorens de hem opgedragen werkzaamheden uit te voeren, en wel als volgt.

1. Conversietraining

Er dient een conversiecursus te worden gevolgd alvorens:

- i) voor de eerste maal door de exploitant te worden ingezet als lid van het kajuitpersoneel; of
- ii) op een ander vliegtuigtype te worden tewerkgesteld.

2. Verschillentraining

Verschillentraining dient te worden gevolgd alvorens:

- i) te gaan werken op een variant van het vliegtuigtype waarmee op dat moment gevlogen wordt; of

- ii) te gaan werken met andere veiligheidsuitrusting, anders geplaatste veiligheidsuitrusting, of andere normale en noodveiligheidsprocedures op huidige vliegtuigtypen of -varianten.

OPS 1.1012

Vertrouwdmakingsvluchten

De exploitant dient ervoor te zorgen dat elk lid van het kajuitpersoneel, na voltooiing van de conversietraining, vertrouwdmakingstraining doorloopt alvorens te gaan werken als een van de volgens OPS 1.990 b) minimaal vereiste kajuitpersoneelsleden.

OPS 1.1015

Periodieke training

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat elk lid van het kajuitpersoneel periodieke training ondergaat betreffende de aan elk kajuitpersoneelslid opgedragen handelingen bij normale en noodprocedures en -routines met betrekking tot het (de) vliegtuigtype(n) en/of variant(en) waarop zij werken conform de toepasselijke voorschriften.
- b) De exploitant dient ervoor te zorgen dat het door de Dienst goedgekeurde programma van periodieke training en toetsing theoretische en praktische instructie omvat, alsmede individuele oefeningen.
- c) De geldigheidstermijn van de volgens OPS 1.1025 vereiste periodieke training en de bijbehorende test is 12 kalendermaanden plus het restant van de maand van afgifte. Bij afgifte binnen de laatste drie kalendermaanden van de geldigheid van een voorgaande test, strekt de geldigheidstermijn zich uit van de datum van afgifte tot 12 kalendermaanden na de verlooptdatum van die voorgaande test.

OPS 1.1020

Herhalingscursussen

(Zie bijlage 1 bij OPS 1.1020)

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat elk lid van het kajuitpersoneel dat meer dan zes maanden geen vluchtdienst meer heeft gedaan maar voor wie de geldigheidsperiode van de vorige test volgens OPS 1.1025 b) 3 nog niet is verstreken, de in het vluchthandboek vermelde herhalingscursus volgt als voorgeschreven in bijlage 1 bij OPS 1.1020.
- b) De exploitant dient ervoor te zorgen dat als een lid van het kajuitpersoneel gedurende de laatste zes maanden wel vluchtdienst heeft gedaan maar niet op het betreffende vliegtuigtype als lid van het kajuitpersoneel zoals vereist volgens OPS 1.990 b), dit lid van het kajuitpersoneel alvorens op dat type te gaan werken ofwel:

- 1. een herhalingscursus op dat type volgt; ofwel
- 2. ter hernieuwde vertrouwdmaking een commerciële vlucht van twee sectoren op dat type maakt.

OPS 1.1025

Toetsing

De exploitant dient ervoor te zorgen dat tijdens of na de volgens OPS 1.1010 en 1.1015 vereiste training elk lid van het kajuitpersoneel een toets aflegt met betrekking tot de ontvangen training teneinde zijn vaardigheid in het uitvoeren van de normale en noodveiligheidstaken te controleren. Deze toetsen dienen te worden afgenomen door personen die voor de Dienst aanvaardbaar zijn.

OPS 1.1030

Vluchtuitvoering op meer dan één type of variant

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat geen enkel lid van het kajuitpersoneel op meer dan drie vliegtuigtypen werkt, met dien verstande dat het lid van het kajuitpersoneel met instemming van de Dienst op vier vliegtuigtypen mag werken mits de veiligheidsuitrusting en noodprocedures voor ten minste twee van de typen nagenoeg gelijk zijn.
- b) Binnen het kader van bovenstaande subparagraaf a) dienen varianten van een vliegtuigtype te worden gezien als verschillende typen indien zij niet nagenoeg gelijk zijn op alle volgende punten:
 1. bediening van de nooduitgang(en);
 2. plaats en type van de veiligheidsuitrusting; en
 3. noodprocedures.

OPS 1.1035

Trainingsregisters

De exploitant dient:

1. registers bij te houden van alle trainingen en toetsen als voorgeschreven in OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015, 1.1020 en 1.1025; en
2. het betrokken lid van het kajuitpersoneel op diens verzoek inzage te geven in de registers van alle conversiecursussen en periodieke trainingen en toetsen.

*Bijlage 1 bij OPS 1.1020***Herhalingscursussen**

De exploitant dient ervoor te zorgen dat de herhalingscursussen door voldoende gekwalificeerde personen worden gegeven en voor elk lid van het kajuitpersoneel ten minste het volgende omvat.

1. Noodprocedures, met inbegrip van onvermogen van een piloot om diens taken uit te voeren;
2. ontruimingsprocedures, met inbegrip van technieken voor het beheersen van mensenmenigten;
3. de bediening en het daadwerkelijk openen van alle normale en nooduitgangen voor evacuatie van passagiers in een vliegtuig of representatieve trainingsinrichting;
4. demonstratie van de bediening van alle andere uitgangen met inbegrip van stuurhutramen; en
5. de plaats en bediening van nooduitrusting, waaronder zuurstofsystemen, en het aantrekken van zwemvesten, draagbare zuurstofapparatuur en beschermende ademhalingsapparatuur.

SUBDEEL P

BOEKEN EN BESCHIEDEN

OPS 1.1040

Algemene regels voor vluchthandboeken

- a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat het vluchthandboek alle aanwijzingen en informatie bevat die de vluchtuitvoeringsmedewerkers nodig hebben om hun taken te kunnen uitvoeren.
- b) De exploitant dient ervoor te zorgen dat de inhoud van het vluchthandboek, met inbegrip van alle wijzigingen of herzieningen, niet strijdig is met de bepalingen van de Vergunning tot vluchtuitvoering (VTV) of de van toepassing zijnde voorschriften, en voor de Dienst aanvaardbaar is, of, indien van toepassing, door de Dienst is goedgekeurd.
- c) Tenzij een andere taal door de Dienst goedgekeurd of in het betreffende land wettelijk voorgeschreven is, dient de exploitant het vluchthandboek in de Engelse taal op te stellen. Daarnaast mag de exploitant dit handboek geheel of gedeeltelijk in een andere taal vertalen.
- d) Wanneer een exploitant nieuwe vluchthandboeken of aanzienlijke (boek)delen daarvan moet produceren, dient hij zich te houden aan bovenstaande subparagraaf c). In alle andere gevallen dient de exploitant zo snel mogelijk aan bovenstaande subparagraaf c) te voldoen, doch in ieder geval vóór 1 december 2000.
- e) De exploitant mag een vluchthandboek in afzonderlijke boekdelen uitgeven.
- f) De exploitant dient ervoor te zorgen dat alle vluchtuitvoeringsmedewerkers gemakkelijk toegang hebben tot een exemplaar van elk deel van het vluchthandboek dat voor hun werkzaamheden relevant is. Daarnaast dient de exploitant bemanningsleden te voorzien van een persoonlijk exemplaar van, of van gedeeltes uit, de Delen A en B van het vluchthandboek voor zover van belang voor persoonlijke bestudering.
- g) De exploitant dient ervoor te zorgen dat het vluchthandboek zodanig wordt gewijzigd of herzien dat de daarin opgenomen aanwijzingen en informatie actueel blijven. De exploitant dient ervoor te zorgen dat alle vluchtuitvoeringsmedewerkers op de hoogte worden gesteld van de wijzigingen die voor hun werkzaamheden relevant zijn.
- h) Elke houder van een vluchthandboek, of delen daarvan, dient zijn exempla(r)en te actualiseren met de door de exploitant verstrekte wijzigingen of herzieningen.
- i) De exploitant dient de voorgenomen wijzigingen en herzieningen aan de Dienst te doen toekomen voordat deze van kracht worden. Als de wijziging betrekking heeft op enig deel van het vluchthandboek dat volgens de OPS dient te worden goedgekeurd, dient deze goedkeuring te zijn verkregen voordat de wijziging van kracht wordt. Wanneer onmiddellijke wijzigingen of herzieningen uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk zijn, mogen deze onmiddellijk worden gepubliceerd en toegepast, mits de eventueel benodigde goedkeuring is aangevraagd.

j) De exploitant dient alle door de Dienst vereiste wijzigingen en herzieningen op te nemen.

OPS 1.1050

Vlieghandboek

k) De exploitant dient ervoor te zorgen dat de informatie die is ontleend aan goedgekeurde bescheiden, en eventuele wijzigingen daarin, correct worden weergegeven in het vluchthandboek en dat het vluchthandboek geen informatie bevat die strijdig is met enig goedgekeurde documentatie. Dit voorschrift heeft de exploitant er echter niet van te weerhouden conservatievere gegevens en procedures te gebruiken.

De exploitant dient een geldig goedgekeurd vlieghandboek of gelijkwaardig document bij te houden voor elk vliegtuig dat hij gebruikt.

OPS 1.1055

Journal

l) De exploitant dient ervoor te zorgen dat het vluchthandboek in een zodanige vorm wordt gepresenteerd dat dit zonder moeite te gebruiken is.

a) De exploitant dient voor elke vlucht de volgende informatie te bewaren in de vorm van een Journal.

m) De exploitant kan toestemming krijgen van de Dienst om het vluchthandboek of delen daarvan in een andere vorm dan als drukwerk op papier aan te bieden. In dergelijke gevallen dient een aanvaardbaar niveau van toegankelijkheid, bruikbaarheid en betrouwbaarheid te worden gegarandeerd.

1. De inschrijvingskenmerk(en) van het vliegtuig in het luchtvaartregister;

2. de datum;

3. de naam (namen) van de bemanning;

4. de aan het bemanningslid/de bemanningsleden toegewezen taken;

n) Het gebruik van een ingekorte vorm van het vluchthandboek ontslaat de exploitant niet van de verplichtingen volgens OPS 1.130.

5. de plaats van vertrek;

6. de plaats van aankomst;

7. de vertrektijd („off-block time”);

8. de aankomsttijd („on-block time”);

OPS 1.1045

Vluchthandboek structuur en inhoud

(Zie bijlage 1 bij OPS 1.1045)

a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat de hoofdstructuur van het vluchthandboek als volgt is.

Deel A: Algemeen/Elementair

Dit deel dient alle niet aan het vliegtuigtype gebonden operationele beleidslijnen, aanwijzingen en procedures te omvatten die benodigd zijn voor veilige vluchtuitleiding.

Deel B: Gebruik van het vliegtuig

Dit deel dient alle aan het vliegtuigtype gebonden aanwijzingen en procedures te omvatten die benodigd zijn voor veilige vluchtuitleiding. Het dient rekening te houden met eventuele verschillen tussen de door de exploitant gebruikte types, varianten of individuele vliegtuigen.

Deel C: Aanwijzingen en informatie over routes en luchtvaartterreinen

Dit deel dient alle aanwijzingen en informatie te omvatten die benodigd zijn voor het gebied waarin vluchten worden uitgevoerd.

Deel D: Training

Dit deel dient alle trainingsinstructies voor het personeel te omvatten die benodigd zijn voor een veilige vluchtuitleiding.

b) De exploitant dient ervoor te zorgen dat de inhoud van het vluchthandboek in overeenstemming is met bijlage 1 bij OPS 1.1045 en relevant is voor het gebied waarin gevlogen wordt en de soort vlucht.

c) De exploitant dient ervoor te zorgen dat de detailstructuur van het vluchthandboek aanvaardbaar is voor de Dienst.

b) De exploitant kan van de Dienst toestemming krijgen om geen of een onvolledig Journal bij te houden indien de betreffende informatie in andere documenten is opgenomen.

c) De exploitant dient ervoor te zorgen dat alle aantekeningen zonder uitstel worden gemaakt en permanent van aard zijn.

OPS 1.1060

Navigatieplan

a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat het gebruikte navigatieplan en de tijdens de vlucht gemaakte aantekeningen de volgende zaken omvatten.

1. De inschrijvingskenmerk(en) van het vliegtuig in het luchtvaartregister;

2. het vliegtuigtype en de variant;

3. de datum van de vlucht;

4. de vluchtidentificatie;

5. de namen van de bemanningsleden;
6. een omschrijving van de aan de bemanningsleden toegewezen taken;
7. de plaats van vertrek;
8. de vertrektijd („actual off-block time”, starttijd);
9. de plaats van aankomst (geplande en werkelijke);
10. de aankomsttijd (werkelijke landingstijd en „on-block time”);
11. de soort vlucht (ETOPS, VFR, veerdienstvlucht, etc.);
12. route en routesegmenten met controle-/route punten, afstanden, tijd en grondkoersen;
13. de geplande kruissnelheid en vliegtijden tussen controle-/route punten; de geschatte en werkelijke tijden waarop deze punten worden gepasseerd;
14. de veilige hoogtes en laagste vliegniveaus;
15. de geplande hoogtes en vliegniveaus;
16. de brandstofberekeningen (vastlegging van de resultaten van brandstofcontroles tijdens de vlucht);
17. aan boord aanwezige brandstof bij het starten van de motoren;
18. bestemmingsuitwijkhavens en, voor zover van toepassing, de start- en routeuitwijkhavens, met inbegrip van de in bovenstaande subparagrafen 12, 13, 14, en 15 vereiste informatie;
19. de initiële ATS-goedkeuring van het vliegplan en latere hernieuwde goedkeuring;
20. berekeningen voor herziening van het vliegplan tijdens de vlucht; en
21. relevante meteorologische informatie.

OPS 1.1065

Bewaartermijnen van documenten

De exploitant dient ervoor te zorgen dat alle gegevens en alle relevante operationele en technische informatie voor elke individuele vlucht gedurende de in bijlage 1 bij OPS 1.1065 voorgeschreven periodes bewaard worden.

OPS 1.1070

Door de exploitant opgestelde beschrijving van het onderhoudsbeheer

De exploitant dient een geldige goedgekeurde beschrijving van het onderhoudsbeheer bij te houden, zoals voorgeschreven in OPS 1.905.

OPS 1.1071

Technisch journaal

De exploitant dient een technisch journaal bij te houden zoals voorgeschreven in OPS 1.915.

Bijlage 1 bij OPS 1.1045

Inhoud van het vluchthandboek

De exploitant dient ervoor te zorgen dat het vluchthandboek de volgende zaken bevat.

A — ALGEMEEN/ELEMENTAIR**0. ADMINISTRATIE EN BEHEER VAN HET VLUCHTHANDBOEK****0.1. Inleiding**

- a) Een verklaring dat het handboek voldoet aan alle toepasselijke voorschriften en aan de voorwaarden van de toepasselijke Vergunning tot vluchtuitvoering.
- b) Een verklaring dat het handboek operationele aanwijzingen bevat die door het betrokken personeel dienen te worden opgevolgd.
- c) Een lijst en korte beschrijving van de verschillende delen van het handboek, en van de inhoud, het toepassingsgebied en het gebruik van deze delen.
- d) Toelichtingen op en definities van de termen en woorden die nodig zijn voor het gebruik van het handboek.

0.2. Systeem van wijziging en herziening

- a) Wie verantwoordelijk is voor de uitgifte en invoering van wijzigingen en herzieningen.
- b) Een lijst van wijzigingen en herzieningen met de data waarop deze ingevoegd en van kracht zijn geworden.
- c) Een verklaring dat handgeschreven wijzigingen en herzieningen niet toegestaan zijn behalve in situaties waarin onmiddellijke wijziging of herziening uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk is.
- d) Een beschrijving van het systeem voor het annoteren van bladzijden en de data waarop zij van kracht zijn geworden.
- e) Een lijst van de vigerende bladzijden.
- f) Annotatie van veranderingen (op tekstpagina's en, voor zover uitvoerbaar, op kaarten en diagrammen).

g) Tijdelijke herzieningen.

h) Een beschrijving van het distributiesysteem voor de handboeken, wijzigingen en herzieningen.

1. ORGANISATIE EN VERANTWOORDELIJKHEDEN

1.1. Organisatiestructuur

Een beschrijving van de organisatiestructuur met inbegrip van een organigram van het gehele bedrijf en een van de afdeling vluchtuitvoering. Het organigram dient de relatie weer te geven tussen de afdeling Vluchtuitvoering en de andere afdelingen. Met name de hiërarchische en rapportagelijnen tussen alle divisies, afdelingen, enz., welke betrekking hebben op de vliegveiligheid, dienen te worden getoond.

1.2. Aangewezen functionarissen

De naam van elke aangewezen functionaris voor de vluchtuitvoering, het onderhoudssysteem, de training van de bemanningen, en de grondondersteuning, zoals voorgeschreven in OPS 1.175 i). Een beschrijving van hun functie en verantwoordelijkheden dient te worden opgenomen.

1.3. Taken en verantwoordelijkheden van leidinggevend vluchtuitvoeringspersoneel

Een beschrijving van de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van leidinggevend vluchtuitvoeringspersoneel voor zover deze verband houden met de vliegveiligheid en met naleving van toepasselijke voorschriften.

1.4. Bevoegdheden, taken en verantwoordelijkheden van de gezagvoerder

Een omschrijving van de bevoegdheden, taken en verantwoordelijkheden van de gezagvoerder.

1.5. Taken en verantwoordelijkheden van andere bemanningsleden dan de gezagvoerder

2. OPERATIONEEL BEHEER EN TOEZICHT

2.1. Toezicht op de vluchtuitvoering door de exploitant

Een beschrijving van het systeem voor toezicht op de vluchtuitvoering door de exploitant (zie OPS 1.175 g)). Deze dient duidelijk te maken hoe toezicht wordt gehouden op de vliegveiligheid en de kwalificaties van het personeel. Met name de procedures met betrekking tot de volgende zaken dienen te worden beschreven.

- a) De geldigheid van Bewijzen van bevoegdheid en Geschiktheidsverklaringen;
- b) de competentie van vluchtuitvoeringspersoneel; en
- c) beheer, analyse en opslag van registers, vluchtdocumenten, aanvullende informatie en gegevens.

2.2. Systeem van bekendmaking van aanvullende operationele aanwijzingen en informatie

Een beschrijving van een systeem voor het bekendmaken van informatie die operationeel van aard kan zijn doch aanvullend is op die in het

vluchthandboek. Het toepassingsgebied van deze informatie en de verantwoordelijkheid voor de bekendmaking ervan dient vermeld te worden.

2.3. Programma ter voorkoming van ongevallen en bevordering van de vliegveiligheid

Een beschrijving van de belangrijkste aspecten van het vliegveiligheidsprogramma.

2.4. Operationele controle

Een beschrijving van de procedures en verantwoordelijkheden die noodzakelijk zijn om operationele controle uit te oefenen op de vliegveiligheid.

2.5. Bevoegdheden van de Dienst

Een beschrijving van de bevoegdheden van de Dienst.

3. KWALITEITSSYSTEEM

Een beschrijving van het gebruikte kwaliteitssysteem, welke ten minste omvat:

- a) het kwaliteitsbeleid;
- b) een beschrijving van de wijze waarop het kwaliteitssysteem is georganiseerd; en
- c) de verdeling van taken en verantwoordelijkheden.

4. SAMENSTELLING VAN DE BEMANNING

4.1. Samenstelling van de bemanning

Een toelichting op de methode voor het bepalen van de samenstelling van bemanningen, rekening houdend met:

- a) het gebruikte vliegtuigtype;
- b) de soort vlucht en het gebied waarin deze plaatsvindt;
- c) de fase van de vlucht;
- d) de minimaal vereiste bemanning, en de geplande werkperiode;
- e) de ervaring (totaal en op het type), recentheid en kwalificaties van de bemanningsleden;
- f) de aanwijzing van de gezagvoerder en, indien noodzakelijk vanwege de duur van de vlucht, de procedures voor de aflossing van de gezagvoerder of andere leden van het stuurhutpersoneel (zie bijlage 1 bij OPS 1.940); en
- g) de aanwijzing van het leidinggevend lid van het kajuitpersoneel en, indien noodzakelijk vanwege de duur van de vlucht, de procedures voor de aflossing van deze leidinggevende of andere leden van het kajuitpersoneel.

4.2. Aanwijzing van de gezagvoerder

De regels die gelden voor de aanwijzing van de gezagvoerder.

4.3. *Verlies, door het stuurhutpersoneel, van het vermogen om hun taken uit te voeren*

Aanwijzingen voor het overnemen van het bevel in geval enig lid van het stuurhutpersoneel het vermogen verliest diens taken uit te voeren.

4.4. *Gebruik van meer dan één type*

Een verklaring waarin wordt aangegeven welke vliegtuigen worden beschouwd als één type met betrekking tot:

- a) het inroosteren van stuurhutpersoneel; en
- b) het inroosteren van kajuitpersoneel.

5. VEREISTEN VOOR KWALIFICATIES

5.1. Een beschrijving van de eisen op het gebied van Bewijzen van bevoegdheid, Bevoegverklaring(en), kwalificaties/vakbekwaamheid (b.v. voor routes en luchtvaartterreinen), ervaring, training controles en recentheid waaraan vluchtuitvoeringspersoneel in verband met de uitvoering van hun werkzaamheden moeten voldoen. Aandacht dient te worden besteed aan het vliegtuigtype, de soort vlucht en de samenstelling van de bemanning.

5.2. *Stuurhutpersoneel*

- a) Gezagvoerder.
- b) Piloot die de gezagvoerder aflöst.
- c) Tweede bestuurder.
- d) Piloot onder toezicht.
- e) Systeemoperator.
- f) Werken op meer dan één type of variant.

5.3. *Kajuitpersoneel*

- a) Leidinggevend lid van het kajuitpersoneel.
- b) Lid van het kajuitpersoneel.
 - i) Verplicht lid van het kajuitpersoneel.
 - ii) Aanvullend lid van het kajuitpersoneel en lid van het kajuitpersoneel tijdens kennismakingsvluchten.
- c) Werken op meer dan één type of variant.

5.4. *Personeel voor training, controle en toezicht houden*

- a) Voor stuurhutpersoneel.
- b) Voor kajuitpersoneel.

5.5. *Ander vluchtuitvoeringspersoneel*

6. VOORZORGSMATREGELEN MET BETREKKING TOT DE GEZONDHEID VAN DE BEMANNING

6.1. *Voorzorgsmaatregelen met betrekking tot de gezondheid van de bemanning*

De relevante voorschriften en richtlijnen voor bemanningsleden op het gebied van de gezondheid, met inbegrip van:

- a) alcoholische en andere sterke dranken;
- b) narcotica;
- c) geneesmiddelen;
- d) slaaptabletten;
- e) farmaceutische preparaten;
- f) inenting;
- g) diepzeeduiken;
- h) bloed geven;
- i) maaltijden vóór en tijdens de vlucht;
- j) slapen en rusten; en
- k) chirurgische ingrepen.

7. BEPERKINGEN AAN DE VLIEGTIJD

7.1. *Beperkingen aan (vlieg)werktijden en eisen met betrekking tot rusttijden*

De regeling die door de exploitant is ontwikkeld in overeenstemming met de landelijke eisen.

7.2. *Overschrijding van vlieg- en werktijden en/of verkorting van rustperioden*

De voorwaarden waaronder de vlieg- en werktijden mogen worden overschreden en rustperioden mogen worden verminderd de gebruikte procedures om deze wijzigingen te melden.

8. VLUCHTUITVOERINGSPROCEDURES

8.1. *Aanwijzingen met betrekking tot de vluchtvoorbereiding*

Zoals van toepassing op de vlucht.

8.1.1. *Minimumvlieghoogtes*

Een beschrijving van de methode ter bepaling en toepassing van minimumhoogtes, waaronder:

- a) een procedure voor het vaststellen van de minimumhoogtes/-vliegniveaus voor VFR-vluchten; en

b) een procedure voor het vaststellen van de minimumhoogtes/-vliegniveaus voor IFR-vluchten.

8.1.2. Criteria voor het bepalen van de bruikbaarheid van luchtvaartterreinen

8.1.3. Methoden voor het bepalen van de start- en landingsminima van luchtvaartterreinen

De methode voor het vaststellen van de start- en landingsminima van luchtvaartterreinen voor IFR-vluchten volgens subdeel E van OPS 1. Verwezen dient te worden naar procedures voor het bepalen van het zicht en/of de zichtbare baanlengte en voor de toepasbaarheid van het door de piloten waargenomen werkelijke zicht, het gemelde zicht en de gemelde zichtbare baanlengte.

8.1.4. En-route vluchtuitvoeringsminima voor VFR-vluchten of VFR-delen van een vlucht en, bij gebruik van eenmotorige vliegtuigen, aanwijzingen voor de keuze van de route, rekening houdend met de beschikbaarheid van oppervlakken waarop een veilige noodlanding mogelijk is.

8.1.5. Presentatie en toepassing van start-, landings- en en-routeminima

8.1.6. Interpretatie van meteorologische informatie

Verklarende teksten aangaande het decoderen van weersverwachtingen en weerberichten die relevant zijn voor het gebied waarin gevlogen wordt, met inbegrip van de interpretatie van voorwaardelijke uitdrukkingen.

8.1.7. Bepaling van de hoeveelheden vervoerde brandstof, olie en water-methanol

De methoden volgens welke de mee te voeren hoeveelheden brandstof, olie en water-methanol worden bepaald en tijdens de vlucht worden gecontroleerd. Deze paragraaf dient tevens aanwijzingen te bevatten inzake het meten en de verdeling van de aan boord aanwezige vloeistoffen. In deze aanwijzingen dient rekening te worden gehouden met alle waarschijnlijke omstandigheden die tijdens de vlucht kunnen optreden, waaronder de mogelijkheid van herziening van het vliegplan tijdens de vlucht en van het uitvallen van een of meer van de motoren van het vliegtuig. Het systeem voor het bijhouden van de brandstof- en oliegegevens dient eveneens te worden beschreven.

8.1.8. Massa en zwaartepunt

De algemene principes van massa en zwaartepunt, met inbegrip van:

- a) begripsbepalingen;
- b) methoden, procedures en verantwoordelijkheden voor/wat betreft het uitvoeren en accepteren van massa- en zwaartepuntsberekeningen;
- c) het beleid inzake het gebruik van standaard- en/of werkelijke massa's;
- d) de methode voor het bepalen van de toepasselijke massa van passagiers, bagage en vracht;
- e) de toepasselijke massa's van passagiers en bagage voor verschillende soorten vluchten en vliegtuigtypes;
- f) algemene aanwijzingen met betrekking tot de verificatie van de verschillende soorten massa- en zwaartepuntsdocumenten die in gebruik zijn, en de informatie die hiervoor nodig is;

g) procedures voor wijzigingen op het laatste moment;

h) soortelijk gewicht van brandstof, olie en water-methanol; en

i) beleid/procedures met betrekking tot toewijzing van zitplaatsen.

8.1.9. ATS-vliegplan

Procedures en verantwoordelijkheden voor het opstellen en indienen van het ATS-vliegplan. Aandacht dient o.a. te worden besteed aan de wijze van indienen van zowel eenmalige als repeterende vliegplannen.

8.1.10. Navigatieplan

Procedures en verantwoordelijkheden voor het opstellen en accepteren van het navigatieplan. Het gebruik van het navigatieplan dient te worden beschreven, en de beschrijving dient voorbeelden van de in gebruik zijnde modellen voor navigatieplannen te bevatten.

8.1.11. Het technisch journaal van de exploitant

De verantwoordelijkheden voor en het gebruik van het technisch journaal van de exploitant dient te worden beschreven, en de beschrijving dient voorbeelden van de gebruikte modellen te bevatten.

8.1.12. Lijst van aan boord mee te voeren documenten, formulieren en aanvullende informatie

8.2. Aanwijzingen voor grondafhandeling

8.2.1. Tankprocedures

Een beschrijving van de tankprocedures, met inbegrip van:

- a) veiligheidsmaatregelen tijdens het bijtanken en leegpompen, met inbegrip van situaties waarin een hulpaggregaat (APU) in werking is of een turbinemotor in werking is en de propellerremmen zijn ingeschakeld;
- b) bijtanken/leegpompen terwijl de passagiers aan boord gaan, aan boord zijn of van boord gaan; en
- c) te nemen maatregelen om te voorkomen dat brandstoffen worden gemengd.

8.2.2. Veiligheidsprocedures voor afhandeling van het vliegtuig, de passagiers en de vracht

Een beschrijving van de te gebruiken afhandelingsprocedures bij het toewijzen van stoelen, het laten in- en uitstappen van passagiers en het laden en lossen van het vliegtuig. De overige veiligheidsprocedures terwijl het vliegtuig op het platform staat, dienen eveneens te worden beschreven. De afhandelingsprocedures dienen het volgende te omvatten.

- a) Kinderen/zuigelingen, zieke passagiers en personen met verminderde mobiliteit;
- b) vervoer van passagiers die niet tot het land toegelaten worden, het land uitgezet worden, of onder arrest staan;
- c) toelaatbare afmetingen en gewicht van handbagage;
- d) laden en vastzetten van voorwerpen in het vliegtuig;

- e) speciale ladingen en classificatie van ladingscompartimenten;
- f) opstelling van gronduitrusting;
- g) bediening van de vliegtuigdeuren;
- h) veiligheid op het platform, met inbegrip van brandpreventie en uitblaas- en aanzuiggebieden van motoren;
- i) procedures voor het opstarten, en het vertrek van en aankomst bij de vliegtuigtrap;
- j) onderhoud aan vliegtuigen;
- k) documenten en formulieren voor het afhandelen van vliegtuigen; en
- l) bezetting van vliegtuigstoelen door meerdere personen.

8.2.3. Procedures voor het weigeren van passagiers

Procedures om ervoor te zorgen dat personen die kennelijk beneveld zijn of waarvan het gedrag of uiterlijk duidelijk aangeeft dat zij onder de invloed van verdovende middelen verkeren, met uitzondering van patiënten die passende medische behandeling ondergaan, de toegang tot het vliegtuig wordt geweigerd. Dit geldt niet voor patiënten die een passende medische behandeling ondergaan.

8.2.4. Ijsverwijdering en ijsbestrijding op de grond

Een beschrijving van het beleid en de procedures met betrekking tot verwijdering en voorkoming van ijsvorming op vliegtuigen op de grond. Hierin dienen inbegrepen te zijn beschrijvingen van de soorten en effecten van ijsvorming en andere verontreinigingen op vliegtuigen tijdens stilstand, tijdens verplaatsingen op de grond en tijdens de start. Tevens dient een beschrijving te worden gegeven van de gebruikte soorten vloeistof, met inbegrip van:

- a) merk- of handelsnamen;
- b) eigenschappen;
- c) uitwerkingen op de prestaties van vliegtuigen;
- d) bewaartijden; en
- e) voorzorgsmaatregelen bij het gebruik.

8.3. Vliegprocedures

8.3.1. VFR/IFR-beleid

Een beschrijving van het beleid met betrekking tot het toestaan van VFR-vluchten, of het eisen dat vluchten onder IFR worden uitgevoerd, of het overgaan van de ene soort vlucht naar de andere.

8.3.2. Navigatieprocedures

Een beschrijving van alle navigatieprocedures die relevant zijn voor de soort vlucht en het gebied waarin deze plaatsvindt. Aandacht dient te worden besteed aan:

- a) standaard navigatieprocedures met inbegrip van het beleid met betrekking tot het uitvoeren van onafhankelijke controles van via een

toetsenbord ingevoerde gegevens voor zover deze invloed hebben op de door het vliegtuig te volgen vliegbaan;

- b) MNPS- en POLAR-navigatie en navigatie in andere aangewezen gebieden;
- c) RNAV;
- d) herziening van het vliegplan tijdens de vlucht; en
- e) procedures in geval van verminderde functionaliteit van systemen; en
- f) RVSM.

8.3.3. Procedures voor het instellen van de hoogtemeter

8.3.4. Procedures voor hoogtemeldingssystemen

8.3.5. Procedures voor installaties ter voorkoming van botsingen met het terrein

8.3.6. Beleid en procedures voor het gebruik van TCAS/ACAS(-antibotsings-systemen)

8.3.7. Beleid en procedures voor brandstofbeheer tijdens de vlucht

8.3.8. Slechte en potentieel gevaarlijke atmosferische omstandigheden

Procedures voor vluchttuitvoering in, en/of het vermijden van slechte en potentieel gevaarlijke atmosferische omstandigheden, met inbegrip van:

- a) onweersbuien;
- b) ijsvorming;
- c) turbulentie;
- d) windschering;
- e) straalstroming;
- f) wolken vulkanische as;
- g) hevige neerslag;
- h) zandstormen;
- i) berggolven; en
- j) aanzienlijke temperatuurinversies.

8.3.9. Zogturbulentie

Separatiecriteria voor zogturbulentie, rekening houdend met vliegtuigtypen, windomstandigheden en ligging van de baan.

8.3.10. Bemanningsleden op hun eigen werkplek

De eisen aan bemanningsleden om op hun eigen werkplek aanwezig te zijn tijdens de verschillende fasen van de vlucht of wanneer dat uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk wordt geacht.

8.3.11. Gebruik van veiligheidsgordels voor bemanning en passagiers

De eisen aan bemanningsleden en passagiers om veiligheidsgordels en/of -tuigen te gebruiken tijdens de verschillende fasen van de vlucht of wanneer dat uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk wordt geacht.

8.3.12. Toegang tot de stuurhut

De voorwaarden voor toegang tot de stuurhut voor andere personen dan het stuurhutpersoneel. Het beleid met betrekking tot het verlenen van toegang aan Inspecteurs van de Dienst dient eveneens te worden vermeld.

8.3.13. Gebruik van vrije stoelen van bemanningsleden

De voorwaarden en procedures voor het gebruik van vrije stoelen van bemanningsleden.

8.3.14. Verlies, door bemanningsleden, van het vermogen om hun taken uit te voeren

Te volgen procedures in het geval dat bemanningsleden tijdens de vlucht het vermogen verliezen hun taken uit te voeren. Voorbeelden van de mogelijke vormen van onwelwording en de middelen om deze te herkennen dienen te worden vermeld.

8.3.15. Eisen met betrekking tot veiligheid in de kajuit

Procedures met betrekking tot:

- a) voorbereiding van de kajuit voor de vlucht, de vereisten tijdens de vlucht en de voorbereiding voor de landing, met inbegrip van procedures voor het beveiligen van de kajuit en boordkeukens;
- b) procedures teneinde te garanderen dat passagiers op zodanige plaatsen zitten dat zij, in het geval dat een noodevacuatie noodzakelijk is, zoveel mogelijk bij kunnen dragen tot de ontruiming van het vliegtuig en deze niet hinderen;
- c) te volgen procedures tijdens het aan boord en van boord gaan van de passagiers;
- d) procedures voor het bijtanken/leegpompen terwijl de passagiers aan boord zijn, aan boord komen, of van boord gaan; en
- e) het roken aan boord.

8.3.16. Procedures voor het voorlichten van de passagiers

De inhoud, middelen en tijdstippen van passagiersvoorlichting conform OPS 1.285.

8.3.17. Vluchtuitvoeringsprocedures bij verplichte aanwezigheid van apparatuur voor het bespeuren van kosmische straling of zonnestraling

Procedures voor het gebruik van apparatuur voor detectie van kosmische straling of zonnestraling en voor het vastleggen van de metingen daarvan ingeval de in het vluchthandboek vermelde grenswaarden worden overschreden. Daarnaast de te volgen procedures, met inbegrip van Luchtverkeersprocedures, ingeval wordt besloten te dalen of een andere route te volgen.

8.4. Vluchtuitvoering bij alle weersomstandigheden

Een beschrijving van de vluchtuitvoeringsprocedures behorend bij vluchtuitvoering bij alle weersomstandigheden (zie ook OPS Subdelen D en E).

8.5. ETOPS

Een beschrijving van de vluchtuitvoeringsprocedures voor ETOPS

8.6. Gebruik van de minimumuitrustingslijst(en) en configuratie-afwijklingslijst(en)

8.7. Niet-commerciële vluchten

Procedures en beperkingen voor:

- a) oefenvluchten;
- b) test- en proefvluchten;
- c) leveringsvluchten;
- d) veerdienstvluchten;
- e) demonstratievluchten; en
- f) positioneringsvluchten,

met inbegrip van het soort personen dat op zulke vluchten vervoerd mag worden.

8.8. Eisen met betrekking tot zuurstof

8.8.1. Een beschrijving van de omstandigheden waaronder zuurstof verstrekt en gebruikt dient te worden.

8.8.2. De eisen met betrekking tot zuurstof, onderverdeeld naar:

- a) stuurhutpersoneel;
- b) kajuitpersoneel; en
- c) passagiers.

9. GEVAARLIJKE GOEDEREN EN WAPENS

9.1. Informatie, aanwijzingen en algemene richtlijnen inzake het vervoer van gevaarlijke goederen, met inbegrip van:

- a) het beleid van de exploitant inzake het vervoer van gevaarlijke goederen;
- b) richtlijnen inzake de eisen voor het accepteren, etiketteren, behandelen, stouwen en apart houden van gevaarlijke goederen;
- c) procedures voor het reageren op noodsituaties waarbij sprake is van gevaarlijke goederen;
- d) de taken van alle betrokken personeelsleden volgens OPS 1.1215; en

e) aanwijzingen met betrekking tot het vervoer van medewerkers van de exploitant.

9.2. De voorwaarden waaronder oorlogswapens en -munitie en sportwapens mogen worden vervoerd.

10. BEVEILIGING

10.1. Niet-vertrouwelijke aanwijzingen en richtlijnen inzake beveiliging, met vermelding van de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van vluchtuitvoeringspersoneel. Het beleid en de procedures voor het omgaan met en rapporteren van misdrijven aan boord, zoals onwettige interventie, sabotage, dreigen met een bom, en kaping, dienen eveneens te worden vermeld.

10.2. Een beschrijving van de preventieve beveiligingsmaatregelen en -training.

Noot: Delen van de beveiligingsinstructies en -richtlijnen mogen vertrouwelijk blijven.

11. OMGAAN MET ONGEVALLLEN EN VOORVALLEN

Procedures voor het omgaan met, melden van en rapporteren over ongevallen en voorvallen

Dit hoofdstuk dient te omvatten:

- a) definities van ongevallen en voorvallen en de desbetreffende verantwoordelijkheden van alle betrokken personen;
- b) een uiteenzetting van welke bedrijfsonderdelen, overheidsdiensten of andere instellingen verwittigd dienen te worden, en op welke wijze en in welke volgorde, ingeval van een ongeval;
- c) speciale meldingseisen bij ongevallen of voorvallen waarbij gevaarlijke goederen worden vervoerd;
- d) een beschrijving van de eisen inzake het rapporteren van specifieke voorvallen en ongevallen;
- e) de te gebruiken formulieren voor rapportage, en een beschrijving van de procedure voor het indienen ervan bij de Dienst, dienen eveneens te worden bijgevoegd; en
- f) indien de exploitant voor intern gebruik aanvullende rapportageprocedures ontwikkelt met betrekking tot de veiligheid, een beschrijving van de toepasselijkheid daarvan en de daarvoor te gebruiken formulieren.

12. LUCHTVERKEERSREGELS

Luchtverkeersregels, met inbegrip van:

- a) zicht- en instrumentvliegvoorschriften;
- b) territoriale toepassing van de luchtverkeersregels;
- c) communicatieprocedures met inbegrip van procedures voor storingen in de communicatie;
- d) informatie en aanwijzingen met betrekking tot de onderschepping van burgervliegtuigen;

e) de omstandigheden waaronder radiowacht gehouden dient te worden;

f) signalen;

g) het bij de vlucht gebruikte tijdsysteem;

h) verkeersklaringen, naleving van het vliegplan en positiemeldingen;

i) te gebruiken visuele signalen voor het waarschuwen van een vliegtuig dat zonder toestemming in een beperkt toegankelijk, verboden of gevaarlijk gebied vliegt, of dat dreigt te gaan doen;

j) procedures voor piloten die een ongeval waarnemen of een noodsignaal opvangen;

k) de visuele codes voor communicatie vanaf de grond naar de lucht voor gebruik door overlevenden, beschrijving en gebruik van signaalhulpmiddelen; en

l) nood- en urgentiesignalen.

B — VLIEGTUIGTYPE-AFHANKELIJKE VLUCHTUITVOERINGSZAKEN

Rekening houdend met de verschillen tussen de typen, en varianten van typen, onder de volgende paragraaftitels.

0. ALGEMENE INFORMATIE EN MAATSTELSEL

0.1 Algemene informatie (bv. afmetingen van het vliegtuig), met inbegrip van een beschrijving van de te gebruiken maateenheden bij het vliegen met het betreffende vliegtuigtype, en conversietabellen.

1. BEPERKINGEN

1.1. Een beschrijving van de gecertificeerde beperkingen en de toepasselijke operationele beperkingen, met inbegrip van:

- a) de certificatiestatus (bv. JAR-23, JAR-25, ICAO Bijlage 16 (JAR-36 en JAR-34) etc.);
- b) passagiersconfiguratie voor elk vliegtuigtype, met inbegrip van een tekening;
- c) de goedgekeurde vluchtsoorten (bv. VFR/IFR, Cat. II/III, RNP-type, vliegen onder ijsomstandigheden, etc.);
- d) samenstelling van de bemanning;
- e) massa en zwaartepunt;
- f) snelheidsbeperkingen;
- g) vluchtomhullende(n);
- h) de windlimieten met inbegrip van windlimieten bij vluchtuitvoering op verontreinigde banen;
- i) prestatiebeperkingen voor toepasselijke configuraties;
- j) helling van de baan;
- k) beperkingen op natte of verontreinigde banen;

l) verontreiniging van het casco; en

m) systeembeperkingen.

2. NORMALE PROCEDURES

2.1. De procedures die de bemanning onder normale omstandigheden dienen te volgen en hun gewoonlijke taken, de bijbehorende controlelijsten, het systeem voor gebruik van de controlelijsten en een omschrijving van de noodzakelijke coördinatieprocedures tussen stuurhut- en kajuitpersoneel. De volgende normale procedures en taken dienen te worden vermeld.

a) Voor de vlucht;

b) voor het vertrek;

c) instellen en controleren van de hoogtemeter;

d) taxiën, start en stijgvlucht;

e) lawaaibestrijding;

f) kruis- en daalvlucht;

g) nadering, voorbereiding van en aanwijzingen met betrekking tot de landing;

h) VFR-nadering;

i) instrumentnadering;

j) visuele nadering en circuit;

k) afgebroken nadering;

l) normale landing;

m) na de landing; en

n) gebruik van natte of verontreinigde banen.

3. ABNORMALE EN NOODPROCEDURES

3.1. De door de bemanning te volgen procedures en de aan hen opgedragen taken bij abnormale omstandigheden en noodsituaties, de bijbehorende controlelijsten, het systeem voor gebruik van de controlelijsten en een omschrijving van de noodzakelijke coördinatieprocedures tussen stuurhut- en kajuitpersoneel. De volgende abnormale noodprocedures en -taken dienen te worden vermeld.

a) Verlies, door de bemanning, van het vermogen hun taken uit te voeren;

b) brand- en rookprocedures;

c) vliegen zonder druk in de kajuit of met verminderde kajuitdruk;

d) overschrijding van constructielimieten zoals landen met overgewicht

e) overschrijding van limieten voor kosmische straling;

f) blikseminslagen;

g) noodoproepen en het attenderen van de luchtverkeersleiding op noodsituaties;

h) motorstoring/-uitval;

i) systeemstoringen;

j) richtlijnen voor uitwijken ingeval van een ernstige technische storing;

k) grondnaderingswaarschuwing;

l) TCAS-waarschuwing;

m) windschering; en

n) noodlandingen op land/water.

4. PRESTATIES

4.0 Prestatiegegevens dienen zodanig te worden gepresenteerd dat zij zonder moeite kunnen worden gebruikt.

4.1. Prestatiegegevens

Materiaal dat de nodige prestatiegegevens verschaft voor de naleving van de prestatie-eisen in subdelen F, G, H en I van OPS 1, dient te worden opgenomen ter bepaling van:

a) stijgsnelheidslimieten bij de start: massa, hoogte, temperatuur;

b) startveldlengte (droog, nat, verontreinigd);

c) netto vliegbaangegevens voor berekeningen van hoogtemarges boven hindernissen of, indien van toepassing, de startvliegbaan;

d) de gradiëntverliezen bij wegklimmen met het vliegtuig onder een dwarshelling;

e) stijgsnelheidslimieten en-route;

f) stijgsnelheidslimieten bij de nadering;

g) stijgsnelheidslimieten bij de landing;

h) landingsveldlengte (droog, nat, verontreinigd), met inbegrip van de effecten van een storing in een systeem of apparaat tijdens de vlucht, indien deze de landingslengte beïnvloedt;

i) begrenzingen van de rem-energie; en

j) de toepasselijke snelheden voor de verschillende stadia van de vlucht (ook rekening houdend met natte of verontreinigde banen).

4.1.1. Aanvullende gegevens met betrekking tot vluchten bij mogelijke ijsvorming

Alle gecertificeerde prestaties met betrekking tot een toegestane configuratie, of configuratie-afwijking, zoals een niet werkend antiblokkeersysteem, dienen te worden vermeld.

4.1.2. Indien de prestatiegegevens, als vereist voor de betreffende prestatieklasse, niet zijn opgenomen in het goedgekeurde AFM, dienen andere voor de Dienst aanvaardbare gegevens te worden opgenomen. Als alternatief mag het vluchthandboek verwijzen naar de goedgekeurde gegevens in het AFM wanneer aannemelijk is dat deze gegevens niet vaak of niet in een noodsituatie zullen worden gebruikt.

4.2. Aanvullende prestatiegegevens

Aanvullende prestatiegegevens voor zover van toepassing, met inbegrip van:

- a) klimgradiënten met gebruik van alle motoren;
- b) gegevens over daalvlucht na motorstoring;
- c) effect van ijsverwijderings-/ijsbestrijdingsvloeistoffen;
- d) vliegen met uitgeklapte onderstel;
- e) voor vliegtuigen met drie of meer motoren, veerdienstvluchten met één uitgevallen motor; en
- f) vluchten uitgevoerd onder de bepalingen van de configuratie-afwijkingenlijst.

5. PLANNING VAN DE VLUCHT

5.1. Gegevens en aanwijzingen noodzakelijk voor de planning vóór en tijdens de vlucht, met inbegrip van factoren zoals snelheidsschema's en instellingen van het motorvermogen. Indien van toepassing dienen procedures te worden vermeld voor het vliegen met uitgevallen motor(en), ETOPS (met name de kruissnelheid met één uitgevallen motor en de maximale afstand tot een geschikt luchtvaartterrein met één uitgevallen motor bepaald conform OPS 1.245) en vluchten naar afgelegen luchtvaartterreinen.

5.2. De methode voor het berekenen van de brandstof die nodig is voor de verschillende stadia van de vlucht, conform OPS 1.255.

6. MASSA EN ZWAARTEPUNT

Aanwijzingen en gegevens voor het berekenen van de massa en het zwaartepunt, met inbegrip van:

- a) het berekeningssysteem (bv. het Indexsysteem);
- b) informatie en aanwijzingen voor het invullen van massa- en zwaartepuntsdocumenten, met de hand dan wel via de computer;
- c) grenswaarden voor massa's en zwaartepuntsliggingen voor de door de exploitant gebruikte typen, varianten of individuele vliegtuigen; en
- d) droge massa van het vliegtuig en corresponderende zwaartepuntsligging of index.

7. BELADING

Procedures en voorzieningen voor het beladen en het vastzetten van de lading in het vliegtuig.

8. CONFIGURATIE-AFWIJKINGSLIJST

De configuratie-afwijkingenlijst(en) (CDL), indien verstrekt door de fabrikant, rekening houdend met de gebruikte vliegtuigtypen en -varianten, met inbegrip van de te volgen procedures wanneer een vlucht onder de voorwaarden van de bijbehorende CDL wordt uitgevoerd.

9. MINIMUMUITRUSTINGSLIJST

De minimumuitrustingslijst (MEL), rekening houdend met de gebruikte vliegtuigtypen en -varianten en de vluchtsoort(en) en het (de) gebied(en) waarin de vluchten plaatsvinden. De MEL dient de navigatie-apparatuur te omvatten en rekening te houden met de vereiste prestaties voor de route waarlangs en het gebied waarin de vluchten plaatsvinden.

10. OVERLEVINGS- EN NOODUITRUSTING INCLUSIEF ZUURSTOF

10.1. Een lijst van de mee te voeren overlevingsuitrusting voor de te vliegen routes en de procedures voor het controleren van de goede werking van deze uitrusting vóór de start. Aanwijzingen betreffende de plaats, toegankelijkheid en het gebruik van overlevings- en nooduitrusting en de bijbehorende controlelijst(en) dienen eveneens te worden opgenomen.

10.2. De procedure voor het bepalen van de vereiste en de beschikbare hoeveelheid zuurstof. Aandacht dient te worden besteed aan het vluchtprofiel, het aantal inzittenden en het mogelijk wegvallen van de druk in de kajuit. De informatie dient zodanig te worden verstrekt dat deze zonder moeite kan worden gebruikt.

11. PROCEDURES VOOR NOODEVACUATIE

11.1. *Aanwijzingen voor het voorbereiden van een noodevacuatie, met inbegrip van de coördinatie tussen de bemanningsleden en toewijzing van werkplekken bij noodsituaties*

11.2. Noodevacuatieprocedures

Een beschrijving van de taken van alle bemanningsleden met het oog op de snelle ontruiming van het vliegtuig en het omgaan met de passagiers ingeval van een noodlanding op land of op water of een andere noodsituatie.

12. VLIEGTUIGSYSTEMEN

Een beschrijving van de vliegtuigsystemen, de bijbehorende bedieningsorganen en -indicaties, en aanwijzingen voor gebruik.

C — AANWIJZINGEN EN INFORMATIE OVER ROUTES EN LUCHTVAARTTERREINEN

1. Aanwijzingen en informatie betreffende communicatie, navigatie en luchtvaartterreinen met inbegrip van minimumvliegniveaus en start- en landingsminima voor elk luchtvaartterrein waarvan het gebruik is voorzien, met inbegrip van:

- a) minimumvliegniveau/-hoogte;
- b) gebruiksminima voor vertrek-, bestemmings- en uitwijkterreinen;
- c) communicatiemiddelen en navigatiehulpmiddelen;
- d) baangegevens en luchtvaartterreinfaciliteiten;
- e) procedures voor de nadering, afgebroken nadering en vertrek, met inbegrip van lawaai-bestrijdingsprocedures;
- f) procedures voor storingen in de communicatie;
- g) opsporings- en reddingsfaciliteiten in het gebied waarover het vliegtuig zal vliegen;

- h) een beschrijving van de mee te voeren luchtvaartkaarten en -tabellen in relatie tot de soort vlucht en de te vliegen route, met inbegrip van een beschrijving van de methode om hun geldigheid te controleren;
- i) beschikbaarheid van luchtvaartinformatiediensten en meteorologische diensten;
- j) COM/NAV-procedures en-route;
- k) indeling van luchtvaartterreinen met het oog op de kwalificatie van stuurhutpersoneel;
- l) speciale beperkingen voor luchtvaartterreinen (prestatiebeperkingen en vluchtuitvoeringsprocedures).

D — TRAINING

1. Trainingssyllabi en toetsingsprogramma's voor alle leden van het vluchtuitvoeringspersoneel aan wie operationele taken zijn toegewezen in verband met de voorbereiding en/of uitvoering van een vlucht.

2. De trainingssyllabi en toetsingsprogramma's dienen het volgende te omvatten.

2.1. Voor stuurhutpersoneel alle relevante, in subdeel E en N voorgeschreven zaken;

2.2. Voor kajuitpersoneel alle relevante, in subdeel O voorgeschreven zaken;

2.3. voor het betrokken vluchtuitvoeringspersoneel, met inbegrip van bemanningsleden:

a) alle relevante, in subdeel R (Vervoer van gevaarlijke goederen door de lucht) voorgeschreven zaken; en

b) alle relevante, in subdeel S (Beveiliging) voorgeschreven zaken;

2.4. voor ander vluchtuitvoeringspersoneel dan bemanningsleden (bv. vluchtadviseur, afhandelingspersoneel etc.): alle andere relevante, in OPS voorgeschreven zaken met betrekking tot hun taken.

3. Procedures

3.1. Procedures voor training en toetsing.

3.2. Toe te passen procedures ingeval personeelsleden niet of niet meer aan de vereiste normen voldoen.

3.3. Procedures om te garanderen dat abnormale of noodsituaties waarbij de toepassing is vereist van sommige of alle abnormale of noodprocedures alsmede kunstmatige simulatie van instrumentweersomstandigheden, niet gesimuleerd worden tijdens commerciële passagiers- of vrachtluchten.

4. Beschrijving van de te bewaren documentatie en de bewaartermijnen (zie bijlage 1 bij OPS 1.1065).

Bijlage 1 bij OPS 1.1065

Bewaartermijnen van documenten

De exploitant dient ervoor te zorgen dat de volgende informatie/documentatie bewaard wordt in een aanvaardbare vorm en toegankelijk is voor de Dienst, gedurende de in onderstaande tabellen gegeven periodes.

Noot:

Aanvullende informatie met betrekking tot de onderhoudsregisters wordt voorgeschreven in subdeel M.

Tabel 1

Informatie over de voorbereiding en uitvoering van een vlucht

Informatie over de voorbereiding en uitvoering van een vlucht als beschreven in OPS 1.135

Navigatieplan	3 maanden
Technisch journaal van het vliegtuig	24 maanden na de datum van de laatst gemaakte aantekening
Route-specifieke NOTAM/AIS-documentatie indien bewerkt door de exploitant	3 maanden
Massa- en zwaartepuntsdocumentatie	3 maanden
Meldingen van speciale ladingen, waaronder gevaarlijke goederen	3 maanden

Tabel 2

Rapporten

Rapporten

Journaal	3 maanden
Vluchtrapport(en) voor gedetailleerde registratie van voorvallen, zoals voorgeschreven in OPS 1.420, of van enige gebeurtenis welke naar het oordeel van de gezagvoerder gerapporteerd/geregistreerd dient te worden	3 maanden
Rapporten inzake werktijdoverschrijdingen en/of rusttijdverkortingen	3 maanden

Tabel 3

Gegevens over het stuurhutpersoneel

Stuurhutpersoneelgegevens	
Vliegtijd, werktijd en rusttijd	15 maanden
Bewijs van bevoegdheid	Zolang het lid van het stuurhutpersoneel voor de exploitant aanspraak maakt op de rechten die voortvloeien uit de hem toegekende Bewijs van bevoegdheid
Conversietraining en toetsing	3 jaar
Gezagvoerderscursus (incl. toetsing)	3 jaar
Periodieke training en toetsing	3 jaar
Training voor en toetsing van het vliegen in de linker of rechter bestuurdersstoel	3 jaar
Recente ervaring (zie OPS 1.970)	15 maanden
Kwalificaties met betrekking tot routes en luchtvaartterreinen (zie OPS 1.975)	3 jaar
Training en kwalificatie voor specifieke vluchten wanneer vereist door OPS (bv. ETOPS Cat. II/III-vluchten)	3 jaar
Training voor gevaarlijke goederen, voor zover van toepassing	3 jaar

Tabel 4

Gegevens over het kajuitpersoneel

Kajuitpersoneelgegevens	
Vliegtijd, werktijd, rusttijd en rust	15 maanden
Initiële training, conversie- en verschillentraining (met inbegrip van toetsing)	Zolang het lid van het kajuitpersoneel in dienst is van de exploitant
Periodieke training and herhalingscursussen (met inbegrip van toetsing)	Tot 12 maanden nadat het lid van het kajuitpersoneel de dienst van de exploitant verlaten heeft
Training voor gevaarlijke goederen, voor zover van toepassing	3 jaar

Tabel 5

Gegevens over ander vluchtuitvoeringspersoneel

Gegevens over ander vluchtuitvoeringspersoneel	
Gegevens over de training/kwalificatie van ander personeel waarvoor een goedgekeurd trainingsprogramma vereist is volgens OPS	De laatste twee trainingsregisters

Tabel 6

Andere gegevens

Andere gegevens	
Gegevens over doses kosmische straling en zonnestraling	Tot 12 maanden nadat het bemanningslid de dienst van de exploitant verlaten heeft
Gegevens over het kwaliteitssysteem	5 jaar

SUBDEEL R

VERVOER VAN GEVAARLIJKE GOEDEREN DOOR DE LUCHT

OPS 1.1150

Begripsbepalingen

De in dit subdeel gebruikte termen hebben de volgende betekenis.

1. Acceptatiecontrolelijst: Een document ter vergemakkelijking van de controle van de buitenzijde van pakketten met gevaarlijke goederen en de bijbehorende documenten, teneinde te bepalen of aan alle betreffende voorschriften is voldaan.
2. Vrachtvliegtuig: Een vliegtuig dat goederen of eigendommen vervoert doch geen passagiers. In dit verband worden de volgende personen niet als passagiers beschouwd:
 - i) bemanningsleden;
 - ii) medewerkers van de exploitant voor zover toegestaan volgens het vluchthandboek en vervoerd in overeenstemming met de daarin opgenomen voorschriften;
 - iii) bevoegde vertegenwoordigers van een Dienst; of
 - iv) personen met taken in verband met specifieke zendingen aan boord.
3. Ongeval met gevaarlijke goederen: Een voorval gepaard gaand en verband houdend met het vervoer van gevaarlijke goederen dat leidt tot de dood of ernstig letsel van een persoon of tot aanzienlijke materiële schade.

4. Incident met gevaarlijke goederen: Een voorval, niet zijnde een ongeval met gevaarlijke goederen, gepaard gaand en verband houdend met het vervoer van gevaarlijke goederen en al of niet plaatsvindend aan boord van een vliegtuig, dat leidt tot verwonding van een persoon, materiële schade, brand, breuk, morsen, lekken van vloeistof of straling, of andere tekenen dat de verpakking is beschadigd. Elk voorval, verband houdend met het vervoer van gevaarlijke goederen, dat de veiligheid van het vliegtuig en de inzittenden ernstig in gevaar brengt, wordt ook beschouwd als een incident met gevaarlijke goederen.
5. Vervoersdocument voor gevaarlijke goederen: Een document dat nader wordt omschreven in de Technische Voorschriften. Dit document wordt ingevuld door de persoon die gevaarlijke goederen aanbiedt voor vervoer door de lucht en bevat informatie over die gevaarlijke goederen. Het document bevat een getekende verklaring dat de gevaarlijke goederen volledig en nauwkeurig zijn beschreven met gebruikmaking van de juiste verzendbenamingen en VN-nummers (indien toegewezen) en dat zij correct gerubriceerd, verpakt, gemerkt en geëtiketteerd zijn en in de juiste toestand voor vervoer verkeren.
6. Vrachtcontainer: Een vrachtcontainer is een inrichting voor het vervoer van radioactieve materialen, ontworpen om het vervoer van dergelijke materialen, al of niet verpakt, op één of meerdere wijzen mogelijk te maken. (Noot: zie onder „Eenheidslaadinrichting” als de gevaarlijke goederen geen radioactieve materialen zijn.)
7. Expeditie: Een bedrijf dat namens de exploitant enkele van of al zijn functies uitvoert, met inbegrip van het in ontvangst nemen, inladen, uitladen, overbrengen of op andere wijze afhandelen van passagiers of vracht.
8. Omverpakking: Een omhulsel, gebruikt door een individuele expeditie, dat één of meer pakketten bevat en één laadeenheid vormt voor betere hanteerbaarheid en gemakkelijker stouwen. (Noot: eenheidslaadinrichtingen vallen niet onder deze definitie.)
9. Pakket: Het volledige verpakkingsproduct, bestaande uit de voor vervoer gereedgemaakte verpakking en inhoud.
10. Verpakking: Houders en andere onderdelen of materialen die nodig zijn om de inhoud te bevatten en voor zover nodig om aan de verpakkingsvoorschriften te voldoen.
11. Juiste verzendbenaming: De naam die gebruikt dient te worden voor het beschrijven van een bepaald artikel of bepaalde stof in alle verzenddocumenten en -berichten en, waar van toepassing, op verpakkingen.
12. Ernstig letsel: Een letsel die door een persoon bij een ongeval wordt opgelopen en die:
- i) behandeling in een ziekenhuis gedurende meer dan 48 uur vereist, te beginnen binnen zeven dagen vanaf de dag dat het letsel werd opgelopen;
 - ii) leidt tot één of meer botbreuken (uitgezonderd enkelvoudige fracturen van vingers, tenen of neus); of
 - iii) gepaard gaat met snijwonden welke ernstige bloedingen of beschadiging van zenuwen, spieren of pezen tot gevolg hebben; of
 - iv) gepaard gaat met letsel aan een inwendig orgaan; of
 - v) gepaard gaat met tweede- of derdegraads verbrandingen, of verbrandingen die meer dan 5 % van het lichaamsoppervlak beslaan; of
 - vi) gepaard gaat met bevestigde blootstelling aan besmettelijke stoffen of schadelijke straling.
13. Staat van herkomst: De Dienst op wiens grondgebied de gevaarlijke goederen voor het eerst in een vliegtuig werden geladen.
14. Technische Voorschriften: De meest recente van kracht zijnde editie van de Technische Voorschriften voor het veilige vervoer van gevaarlijke goederen door de lucht (Doc 9284AN/905), met inbegrip van het bijbehorend supplement en eventuele addenda, goedgekeurd en gepubliceerd door de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.
15. VN-nummer: Het viercijferige nummer, toegekend door de Commissie van Advies op het gebied van vervoer van gevaarlijke goederen van de Verenigde Naties, ter identificatie van een stof of een bepaalde groep stoffen.
16. Eenheidslaadinrichting: Elk type vliegtuigcontainer, vliegtuigpallet met net of vliegtuigpallet met een net over een iglo. (Noot: omverpakkingen vallen niet onder deze definitie; voor containers met radioactieve materialen zie de definitie van vrachtcontainer.)

OPS 1.1155

Toestemming om gevaarlijke goederen te vervoeren

De exploitant mag geen gevaarlijke goederen vervoeren tenzij hij daarvoor toestemming heeft van de Dienst.

OPS 1.1160

Werkingsfeer

- a) De exploitant dient zich in alle gevallen waarin gevaarlijke goederen worden vervoerd te houden aan de bepalingen van de Technische Voorschriften, ongeacht of de vlucht geheel of gedeeltelijk binnen dan wel geheel buiten het grondgebied van een staat plaatsvindt.
- b) Artikelen en stoffen die normaliter als gevaarlijke goederen aangemerkt zouden worden, zijn uitgesloten van de bepalingen van dit subdeel, in de mate als vermeld in de Technische Voorschriften, indien:
- 1. hun aanwezigheid aan boord van het vliegtuig door de desbetreffende toepasselijke regelgeving wordt voorgeschreven of zij om operationele redenen aan boord moeten zijn;
 - 2. zij worden vervoerd als voorraden voor de catering of passagiersverzorging;
 - 3. zij worden vervoerd voor gebruik tijdens de vlucht als een diergeneeskundig hulpmiddel of als middel voor diervriendelijke euthanasie bij dieren;
 - 4. zij worden vervoerd met het oog op de medische verzorging van een patiënt tijdens de vlucht, mits:
 - i) alle gascilinders speciaal zijn ontworpen om het desbetreffende gas te bevatten en vervoeren;

ii) verdovende middelen, medicijnen en andere medisch materieel tijdens gebruik aan boord worden beheerd door deskundige personen;

iii) apparatuur welke met vloeistof gevulde accu's bevat, rechtop bewaard en zonodig vastgezet wordt teneinde het morsen van elektrolyt te voorkomen; en

iv) de nodige voorzieningen worden getroffen om alle uitrusting te stouwen en vast te zetten tijdens de start en landing en op alle andere tijdstippen waarop de gezagvoerder dat, met het oog op de veiligheid, nodig acht; of

5. zij worden meegevoerd door passagiers of bemanningsleden.

c) Vervoer aan boord van vliegtuigen van alle artikelen en stoffen die zijn bedoeld ter vervanging van de in bovenstaande subparagraaf b) 1 genoemde artikelen en stoffen dient te geschieden in overeenstemming met de Technische Voorschriften.

OPS 1.1165

Beperkingen aan het vervoer van gevaarlijke goederen

a) De exploitant dient alle redelijke maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat artikelen en stoffen die in de Technische Voorschriften met name of met een algemene omschrijving worden genoemd als zijnde onder alle omstandigheden ontoelaatbaar voor vervoer, niet in een vliegtuig worden vervoerd.

b) De exploitant dient alle redelijke maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat artikelen en stoffen of andere goederen die in de Technische Voorschriften worden genoemd als zijnde onder normale omstandigheden ontoelaatbaar voor vervoer, alleen worden vervoerd als:

1. daarvoor door de betrokken staten ontheffing van de Technische Voorschriften is verleend; of

2. de Technische Voorschriften aangeven dat zij mogen worden vervoerd als daarvoor door de staat van herkomst toestemming is gegeven.

OPS 1.1170

Classificatie

De exploitant dient alle redelijke maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat classificatie van artikelen en stoffen als gevaarlijke goederen geschiedt zoals omschreven in de Technische Voorschriften.

OPS 1.1175

Verpakken

De exploitant dient alle redelijke maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat gevaarlijke goederen worden verpakt zoals omschreven in de Technische Voorschriften.

OPS 1.1180

Aanbrengen van etiketten en verpakkingskenmerken

a) De exploitant dient alle redelijke maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat pakketten, omverpakkingen en vrachtcontainers van etiketten en verpakkingskenmerken worden voorzien zoals omschreven in de Technische Voorschriften.

b) Indien gevaarlijke goederen worden vervoerd op een vlucht die geheel of gedeeltelijk plaatsvindt buiten het grondgebied van een staat, dienen de etiketten en verpakkingskenmerken in de Engelse taal te zijn gesteld, naast de andere talen die eventueel zijn vereist.

OPS 1.1185

Vervoersdocument voor gevaarlijke goederen

a) De exploitant dient ervoor te zorgen dat gevaarlijke goederen vergezeld gaan van een vervoersdocument voor gevaarlijke goederen, tenzij anders voorgeschreven in de Technische Voorschriften.

b) Indien gevaarlijke goederen worden vervoerd op een vlucht die geheel of gedeeltelijk plaatsvindt buiten het grondgebied van een staat, dient het vervoersdocument voor gevaarlijke goederen in de Engelse taal te zijn gesteld, naast de andere talen die eventueel zijn vereist.

OPS 1.1195

Acceptatie van gevaarlijke goederen

a) De exploitant mag geen gevaarlijke goederen voor vervoer aan nemen totdat het pakket, de omverpakking of de vrachtcontainer is geïnspecteerd volgens de acceptatieprocedures zoals omschreven in de Technische Voorschriften.

b) De exploitant of zijn expediteur dient gebruik te maken van een acceptatiecontrolelijst. De acceptatiecontrolelijst dient te voorzien in de controle van alle relevante details en dient in een zodanige vorm te zijn dat de resultaten van de acceptatiecontrole met de hand, met mechanische hulpmiddelen of met een computer kunnen worden geregistreerd.

OPS 1.1200

Inspectie op beschadiging, lekkage of verontreiniging

De exploitant dient ervoor te zorgen dat:

1. pakketten, omverpakkingen en vrachtcontainers worden geïnspecteerd op tekenen van lekkage of beschadiging vlak voordat zij worden ingeladen in het vliegtuig of in een eenheidslaadinrichting, zoals omschreven in de Technische Voorschriften;

2. een eenheidslaadinrichting niet wordt ingeladen in een vliegtuig tenzij deze is geïnspecteerd zoals vereist door de Technische Voorschriften en vrij bevonden is van tekenen van lekkage of beschadiging van de daarin aanwezige gevaarlijke goederen;

3. lekkende of beschadigde pakketten, omverpakkingen of vrachtcontainers niet worden ingeladen in een vliegtuig;

4. elk pakket gevaarlijke goederen dat aan boord van een vliegtuig wordt gevonden en blijkt beschadigd te zijn of te lekken, verwijderd wordt dan wel opdracht tot verwijdering wordt gegeven aan een geschikte (overheids-)organisatie. In dit geval dient het restant van de zending te worden geïnspecteerd teneinde te controleren of dit in goede staat is voor vervoer en of het vliegtuig of de lading geen schade of verontreiniging heeft opgelopen; en

OPS 1.1215

Voorlichtinga) *Voorlichting van grondpersoneel*

De exploitant dient ervoor te zorgen dat:

1. zodanige informatie aan leden van het grondpersoneel wordt verstrekt dat deze in staat zijn hun taken met betrekking tot gevaarlijke goederen uit te voeren, met inbegrip van de te nemen maatregelen in geval van incidenten of ongevallen waarbij sprake is van gevaarlijke goederen; en
2. indien van toepassing, de in bovenstaande subparagraaf a) 1 genoemde informatie ook aan zijn expediteur wordt verstrekt.

b) *Voorlichting van passagiers en andere personen*

1. De exploitant dient ervoor te zorgen dat informatie wordt verspreid zoals vereist volgens de Technische Voorschriften, zodat de passagiers worden gewaarschuwd ten aanzien van de goederen welke zij niet aan boord van een vliegtuig mogen meevoeren; en
2. de exploitant en, voor zover van toepassing, zijn expediteur dienen ervoor te zorgen dat ontvangstoppunten van vracht zijn voorzien van opschriften met informatie over het vervoer van gevaarlijke goederen.

c) *Voorlichting van bemanningsleden*

De exploitant dient ervoor te zorgen dat het vluchthandboek informatie bevat waarmee bemanningsleden zich van hun verantwoordelijkheden kunnen kwijten met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke goederen, met inbegrip van de te nemen maatregelen bij noodsituaties waarbij sprake is van gevaarlijke goederen.

d) *Voorlichting van de gezagvoerder*

De exploitant dient ervoor te zorgen dat de gezagvoerder wordt voorzien van schriftelijke informatie zoals omschreven in de Technische Voorschriften.

e) *Voorlichting in geval van een vliegtuigincident of -ongeval*

1. De exploitant van een vliegtuig dat is betrokken bij een incident dient op verzoek alle informatie te verstrekken welke benodigd is om de risico's in verband met de meegevoerde gevaarlijke goederen tot een minimum te beperken.
2. De exploitant van een vliegtuig dat is betrokken bij een ongeval dient de betreffende overheidsinstelling van de staat waarin het vliegtuigongeval plaatsvond, zo snel mogelijk op de hoogte te stellen van alle gevaarlijke goederen die eventueel aan boord waren.

OPS 1.1220

Trainingsprogramma's

- a) De exploitant dient trainingsprogramma's als vereist volgens de Technische Voorschriften vast te stellen en in stand te houden, en dient deze programma's door de Dienst te laten goedkeuren.

5. pakketten, omverpakkingen en vrachtcontainers worden geïnspecteerd op tekenen van beschadiging of lekkage bij het uitladen uit een vliegtuig of uit een eenheidslaadinrichting en, indien er tekenen van beschadiging of lekkage worden gevonden, het gedeelte waar de gevaarlijke goederen waren gestouwd, wordt geïnspecteerd op beschadiging of verontreiniging.

OPS 1.1205

Verwijdering van verontreiniging

De exploitant dient ervoor te zorgen dat:

1. elke geconstateerde verontreiniging ten gevolge van lekkage uit of beschadiging van gevaarlijke goederen onmiddellijk wordt verwijderd; en
2. een vliegtuig dat is besmet met radioactieve stoffen onmiddellijk uit dienst wordt genomen en niet weer in dienst wordt gesteld totdat zowel het stralingsniveau op enig toegankelijk oppervlak als de niet-gefixeerde besmetting gelijk aan of lager is dan de in de Technische Voorschriften vermelde waarden.

OPS 1.1210

Beperkingen bij de beladinga) *Passagierscabine en stuurhut*

De exploitant dient ervoor te zorgen dat gevaarlijke goederen niet worden vervoerd in een vliegtuigkajuit waarin zich passagiers bevinden of in de stuurhut, tenzij anders bepaald in de Technische Voorschriften.

b) *Vrachtruimten*

De exploitant dient ervoor te zorgen dat het laden, scheiden, stouwen en vastzetten van gevaarlijke goederen aan boord van vliegtuigen geschiedt zoals omschreven in de Technische Voorschriften.

c) *Gevaarlijke goederen uitsluitend bestemd voor vervoer in vrachtvliegtuigen*

De exploitant dient ervoor te zorgen dat pakketten met gevaarlijke goederen met daarop een etiket „Uitsluitend vrachtvliegtuigen” (Cargo Aircraft Only) met een vrachtvliegtuig worden vervoerd en worden geladen zoals omschreven in de Technische Voorschriften.

b) *Exploitanten die geen permanente toestemming hebben voor vervoer van gevaarlijke goederen*

De exploitant dient ervoor te zorgen dat:

- medewerkers die zijn betrokken bij de afhandeling van gewone vracht worden getraind in de uitvoering van hun taken met betrekking tot gevaarlijke goederen. Deze training dient ten minste de in kolom 1 van tabel 1 genoemde onderwerpen te omvatten en zodanige diepgang te hebben dat de deelnemers kennis hebben van de aan gevaarlijke goederen verbonden risico's en weten hoe deze goederen te identificeren; en

2. de volgende personen:

i) bemanningsleden;

ii) medewerkers die met passagiers omgaan;

iii) beveiligingsmedewerkers in dienst van de exploitant die zijn belast met de veiligheidscontrole van passagiers en hun bagage;

training hebben gevolgd welke ten minste de in kolom 2 van tabel 1 genoemde onderwerpen dient te omvatten en zodanige diepgang dient te hebben dat de deelnemers kennis hebben van de aan gevaarlijke goederen verbonden risico's, weten hoe deze goederen te identificeren, en weten welke voorschriften van toepassing zijn op het vervoer van dergelijke goederen door passagiers.

Tabel 1

Trainingsonderwerpen	1	2
Algemene filosofie	x	x
Beperkingen aan vervoer van gevaarlijke goederen door de lucht	x	x
Aanbrengen van etiketten en verpakingskenmerken	x	x
Gevaarlijke goederen in de bagage van passagiers		x
Noodprocedures		x

Noot: De met „x” gemarkeerde onderwerpen dienen te worden behandeld.

c) *Exploitanten die permanente toestemming hebben voor vervoer van gevaarlijke goederen*

De exploitant dient ervoor te zorgen dat:

- medewerkers die zijn betrokken bij de acceptatie van gevaarlijke goederen, training hebben gevolgd in de uitvoering van hun taken en daartoe zijn bevoegd. Deze training dient ten minste

de in kolom 1 van tabel 2 genoemde onderwerpen te omvatten en zodanige diepgang te hebben dat het personeel beslissingen kan nemen inzake het accepteren of weigeren van ter vervoer door de lucht aangeboden gevaarlijke goederen;

- medewerkers die zijn betrokken bij de grondaafhandeling, opslag en inlading van gevaarlijke goederen, training hebben gevolgd in de uitvoering van hun taken met betrekking tot gevaarlijke goederen. Deze training dient ten minste de in kolom 2 van tabel 2 genoemde onderwerpen te omvatten en zodanige diepgang te hebben dat de deelnemers kennis hebben van de aan gevaarlijke goederen verbonden risico's, weten hoe deze goederen te identificeren en weten hoe ze behandeld en geladen dienen te worden;

- medewerkers die zijn betrokken bij de afhandeling van gewone vracht, training hebben gevolgd die hen in staat stelt hun taken met betrekking tot gevaarlijke goederen uit te voeren. Deze training dient ten minste de in kolom 3 van tabel 2 genoemde onderwerpen te omvatten en zodanige diepgang te hebben dat de deelnemers kennis hebben van de aan gevaarlijke goederen verbonden risico's, weten hoe deze goederen te identificeren en weten hoe ze behandeld en geladen dienen te worden;

- leden van de stuurhutbemanning training hebben genoten die ten minste de in kolom 4 van tabel 2 genoemde onderwerpen omvat. Deze training dient zodanige diepgang te hebben dat de deelnemers kennis hebben van de aan gevaarlijke goederen verbonden risico's en weten hoe deze goederen aan boord gebracht dienen te worden; en

5. de volgende personen:

i) medewerkers die met passagiers omgaan;

ii) beveiligingsmedewerkers in dienst van de exploitant belast met de veiligheidscontrole van passagiers en hun bagage; en

iii) bemanningsleden niet behorend tot het stuurhutpersoneel,

training hebben gevolgd welke ten minste de in kolom 5 van tabel 2 genoemde onderwerpen dient te omvatten en zodanige diepgang dient te hebben dat de deelnemers kennis hebben van de aan gevaarlijke goederen verbonden risico's, weten hoe deze goederen te identificeren, en weten welke voorschriften van toepassing zijn op het vervoer van dergelijke goederen door passagiers.

- De exploitant dient ervoor te zorgen dat alle medewerkers voor wie training op het gebied van gevaarlijke goederen is vereist, met tussenpozen van niet meer dan twee jaar aan herhalingscursussen meedoen.

- De exploitant dient te zorgen voor registratie van alle training in gevaarlijke goederen gevolgd door medewerkers uit hoofde van het in bovenstaande subparagraaf (d) bepaalde.

- De exploitant dient ervoor te zorgen dat het personeel van zijn expediteur wordt getraind volgens de toepasselijke kolom van tabel 1 of tabel 2.

Tabel 2

Trainingsonderwerpen	1	2	3	4	5
Algemene filosofie	x	x	x	x	x
Beperkingen aan vervoer van gevaarlijke goederen door de lucht	x	x	x	x	x
Classificatie en lijst van gevaarlijke goederen	x	x		x	
Algemene verpakkingsvoorschriften en verpakkingsinstructies	x				
Markering van verpakkingsspecificaties	x				
Aanbrengen van etiketten en verpakkingskenmerken	x	x	x	x	x
Documentatie van de verzender	x				
Acceptatie van gevaarlijke goederen, met inbegrip van het gebruik van een controlelijst	x				
Belading, beperkingen aan de belading en scheiding	x	x	x	x	
Inspecties op beschadiging of lekkage en schoonmaakprocedures bij verontreiniging	x	x			
Voorlichting van de gezagvoerder	x	x		x	
Gevaarlijke goederen in de bagage van passagiers	x			x	x
Noodprocedures	x	x	x		x

Noot: De met „x” gemarkeerde onderwerpen dienen te worden behandeld.

OPS 1.1225

Rapportage van incidenten en ongevallen met gevaarlijke goederen

De exploitant dient incidenten en ongevallen met gevaarlijke goederen aan de Dienst te rapporteren. Een eerste rapport dient binnen 72 uur te worden verzonden, tenzij buitengewone omstandigheden dit verhinderen.

SUBDEEL S

BEVEILIGING

OPS 1.1235

Eisen ten aanzien van beveiliging

De exploitant dient ervoor te zorgen dat alle medewerkers die met beveiliging te maken hebben, bekend zijn met, en zich houden aan, de relevante eisen van de landelijke beveiligingsprogramma's van de staat waarin de exploitant is gevestigd.

OPS 1.1240

Trainingsprogramma's

De exploitant dient goedgekeurde trainingsprogramma's vast te stellen, te onderhouden en uit te voeren, welke zijn medewerkers in staat stellen de juiste maatregelen te nemen ter voorkoming van onwettige inmenging zoals sabotage of het onwettig overmeesteren van vliegtuigen, en ter minimalisering van de gevolgen indien zulke gebeurtenissen toch voorkomen.

OPS 1.1245

Rapportage van onwettige inmenging

Na een daad van onwettige inmenging aan boord van een vliegtuig dient de gezagvoerder, of bij diens afwezigheid de exploitant, onverwijld een rapport over deze daad in te dienen bij de aangewezen plaatselijke overheidsinstantie en bij de Dienst van de Staat waarin de exploitant is gevestigd.

OPS 1.1250

Controlelijst voor doorzoeking van het vliegtuig

De exploitant dient ervoor te zorgen dat alle vliegtuigen een controlelijst aan boord hebben betreffende de voor dat type te volgen procedures bij het zoeken naar verborgen wapens, explosieven, of andere gevaarlijke voorwerpen.

OPS 1.1255

Beveiliging van de stuurhut

In alle vliegtuigen waarin passagiers worden vervoerd, dient de deur van de stuurhut, indien aanwezig, vanaf de stuurhutkant afgesloten te kunnen worden teneinde betreding door onbevoegden te voorkomen.”